

CONSTANCIA DE LA DEFENSA PÚBLICA DEL PROYECTO DE GRADUACIÓN

El presente proyecto de graduación titulado “Conector peatonal Sabana Norte – Sabana Sur”, realizado durante el I Semestre del 2009, ha sido defendido, ante el Tribunal Examinador integrado por los profesores Arq. Jorge Omar Vega y Arq. Roy Quesada como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

La orientación y supervisión del proyecto desarrollado por la estudiante, estuvo a cargo de la profesora asesora MSc. Marlene Ilima Mora.

Este documento y su defensa ante el tribunal Examinador han sido declarados:

Públicos ☐

Confidenciales ☐

MSc. Marlene Ilima Mora
Profesor Asesor

Arq. Jorge Omar Vega
Profesor Evaluador

Arq. Roy Quesada
Profesor Evaluador

Calificación

Sustentante

Le agradezco infinitamente a Dios por permitirme llegar a realizar este sueño, y llegar a un espacio lleno de sorpresas, alegrías y desencantos, pero sobre todo un lugar donde pude crecer y empezar mi vida profesional rodeada de personas que me muestran su cariño sincero día a día.

A mis padres por confiar en mí y mi capacidad para lograr este objetivo, por estar a mi lado cuando más frío hacía. A mis hermanos Arelis y Arnoldo por su tolerancia ayuda, amor y comprensión, sé que no es fácil.

Le agradezco muy especialmente a Mariana Robles y Adín Juárez por su ayuda y colaboración incondicional para culminar este proyecto y con ellos a sus respectivas familias que lo permiten. Sin ustedes y mi familia no habría sido posible.

A Adín Juárez por su apoyo y compañía durante este proceso, por estar incondicionalmente a mi lado en los momentos más difícil, gracias por tu tiempo, cariño y comprensión.

A mis amigas universitarias Mariana Robles y Patricia Salazar por sus consejos, regaños, ayudas y por todos los momentos que pasamos juntas.

A Luis Cambroner por ser ese cómplice amigo que todo estudiante de arquitectura quisiera tener a través de toda la carrera. Por sus consejos

técnicos y prácticos y por tratar de que todo siempre quede de la mejor forma.

A el Arquitecto Jorge Omar Vega por confiar en mi trabajo y mi capacidad, por su apoyo intelectual en la realización de este proyecto y por tener siempre esas palabras de aliento para seguir adelante. Gracias por su tiempo y por compartir sus conocimientos conmigo.

A la Arquitecta Marlene Ila por su orientación durante este proyecto y los profesores en general que trataron de hacer de mi una mejor persona o al menos una mejor estudiante, en estos años de convivio diario.

A todo el personal administrativo de ITCR (Centro Académico, San José) por sus palabras de apoyo y angustias que de una u otra forma les transmitimos,

Le agradezco a cada una de las personas anónimas que en algún momento estuvieron ahí y no se su nombre, para darme una bendición y darme buena suerte.

Agradecimientos

Este trabajo se lo dedico a Dios por su infinita bondad y por maravillarme día a día con su poder.

A mi mamá Daisy María Campos y mi papá Arnoldo Angulo por su apoyo emocional y económico durante la carrera, pero sobretodo por creer en mis capacidades para lograr la meta.

A mis hermanos Arelis y Arnoldo Angulo Campos por su apoyo y sobre todo tolerancia en este proceso.

Dedicatoria

iii

DEDICATORIA

"Cuando una ciudad acepta como mandato la calidad de vida, cuando respeta a la gente que allí vive, cuando respeta el medio ambiente, y cuando se prepara para las nuevas generaciones, la gente comparte la responsabilidad de este mandato, y esta causa compartida es la única manera de hacer un sueño colectivo realidad".

Jaime Lerne

Epígrafe^{iv}

EPÍGRAFE

Constancia de defensa i

Agradecimientos ii

Dedicatoriaiii

Epígrafe.....iv

Índice general v

Índice de mapas.....ix

Índice de imágenes.....xi

Índice de tablas..... xvii

Índice de láminas plegables xviii

Resumen xix

CAPÍTULO INTRODUCTORIO 1

1. Introducción 1

2. Problema de investigación 3

3. Justificación 8

3.1 Un proyecto que contribuye de manera significativa
a la renovación – conservación del parque 9

3.2 Un proyecto de interés ambiental 9

3.3 Un punto de afluencia e intercambio de flujos peatonales y
vehiculares 9

3.4 Un punto de concentración de la población y actividades..... 10

3.5 Un proyecto de actualidad que resguarda el
patrimonio cultural..... 10

3.6 Un espacio que genera confort y seguridad peatonal 11

4. Delimitación y alcance de la investigación..... 12

4.1 Delimitación espacial 12

4.2 Delimitación social..... 12

4.3 Delimitación temporal 13

5. Objetivos..... 14

5.1 Objetivo general..... 14

5.2 Objetivos específicos 14

6. Marco teórico / Conceptual..... 15

6.1 Marco teórico 15

6.1.1 Modelo urbano: el crecimiento inteligente Smart Growth..... 15

6.1.2 Parques urbanos 16

6.1.3 Manejo del espacio público..... 17

6.1.3.1 Actividad humana en la ciudad..... 17

6.1.3.2 Funciones del espacio público 17

6.1.3.3 Seguridad ciudadana 18

6.1.4 Peatonización 19

6.1.4.1 Peatonización como recurso incluyente
de la sociedad 19

6.2 Marco conceptual 21

7. Marco metodológico.....	25
7.1 Tipo de investigación.....	25
7.2 Metodología	25
7.2.1 Definición y alcance del proyecto.....	25
7.2.2 Diseño metodológico.....	25
7.2.2.1 Capítulo I.....	25
7.2.2.2 Capítulo II.....	25
7.2.2.3 Capítulo III.....	25
8. Estado de la cuestión	28
8.1 Ámbito internacional.....	28
8.1.1 Proyectos similares.....	28
8.1.1.1 Central Park (Manhattan,USA)	28
8.1.1.2 Hyde Park + Jardines de Kensington (Londres, Inglaterra).....	30
8.1.1.3 Recuperación Bosque Chapultepec (D.F., México)	32
8.1.1.3.1 Parque Tamayo.....	33
8.1.1.3.2 Trotapista Gandhi.....	33
8.1.1.3.3 Calzada del Rey.....	33
8.2 Ámbito Nacional	34
8.2.1 Legislación.....	34
8.2.1.1 Ley de protección al parque.....	34
8.2.1.2 Ley de Patrimonio cultural	35
8.2.2 Proyectos relacionados	35
8.2.2.1 Planteamientos establecidos por el Plan Regional del Gran Área Metropolitana (PRUGAM)	35
8.2.2.1.1 La ciudad que queremos	35
8.2.2.2 Sistema integrado de transporte público (SIPT)por el MOPT	36
8.2.2.2.1 Propuesta de regeneración urbana corredor Pavas- San José.....	36
8.2.2.2.1.1 Intersección Calle 42- Autopista General Cañas y Avenidas de las Américas	38

8.2.2.2.1.2 Parada simple ICE-Sabana	39
8.2.2.3 Proyecto ampliación del eje vial costado sur Librería Universal-MAG	40
8.2.2.4 Proyecto demostrativo para la recuperación de cobertura vegetal urbana dentro del área metropolitana de San José (PRUGAM)	40
8.2.2.5 Iluminación del parque en zonas urbanas	41
8.2.2.6 Sustitución de árboles por especies nativas	42
8.2.2.7 Nuevo Estadio Nacional	42
8.2.2.8 Nuevos desarrollos verticales alrededor de La Sabana...	43
8.2.3 Investigaciones relacionadas.....	45
8.2.3.1 Saneamiento de Parques Públicos. Parque La Sabana Padre Chapuí.....	45
8.2.3.2 Centro de Alto Rendimiento	45

CAPÍTULO I
EVOLUCIÓN URBANA.....46

1. Evolución urbana de la ciudad de San José	47
2. Evolución espacial del Parque Metropolitano	54
3. Conclusiones.....	66

CAPÍTULO II

**DIAGNÓSTICO URBANO GENERAL DEL PARQUE METROPOLITANO
LA SABANA “PADRE CHAPUÍ”67**

1. Diagnóstico general69

1.1	Análisis de la situación existente	69
1.1.1	Ubicación y localización	69
1.1.2	Delimitación del área de estudio	70
1.1.3	Características del área	72
1.1.3.1	Población	72
1.1.3.2	Tendencia del uso del suelo	73
1.1.4	Elementos naturales	74
1.1.4.1	Vegetación	74
1.1.4.2	Topografía	76
1.1.4.3	Clima	78
1.1.4.3.1	Lluvias	79
1.1.4.3.2	Temperatura	79
1.1.4.3.3	Humedad relativa	80
1.1.4.3.4	Viento	80
1.1.4.3.4	Brillo solar	80
1.1.5	Servicios públicos	81
1.1.5.1	Energía eléctrica	81
1.1.5.2	Agua	81
1.1.5.3	Telefonía	81
1.1.5.4	Transporte colectivo	81
1.1.5.5	Medios de comunicación	82
1.2	Componentes del diseño urbano	83
1.2.1	Estructura espacial	83
1.2.1.1	Sólidos / Vacíos	83
1.2.1.2	Sectores y barrios	86
1.2.1.3	Bordes	88
1.2.1.4	Sendas	89

1.2.1.5	Hitos	91
1.2.1.6	Nodos	92
1.2.2	Estructura funcional	93
1.2.2.1	Transporte público	93
1.2.2.1.1	Autobuses	93
1.2.2.1.2	Tren	96
1.2.2.1	Estacionamiento	97
1.2.2.1	Peatonización	98
1.2.2.1	Uso del suelo	99
1.2.2.1	Mobiliario urbano	100
1.2.3	Tejido urbano	101
1.2.3.1	Escala	101
1.2.3.2	Estilos	102
1.2.3.3	Textura / Materiales	103
1.3	Presión sobre el desarrollo urbano	104
1.3.1	Grandes inversiones	104
1.3.2	Fenómenos naturales	106
1.4	Control del desarrollo urbano	107
1.4.1	Uso del suelo	107
1.4.2	Vialidad	108
1.4.3	Zonas patrimoniales	109
1.5	Percepción y uso del suelo	110
1.5.1	Escala del espacio público	110
1.5.2	Estímulos sensoriales	113
1.5.3	Primer piso y piso	114
1.5.3	Borde	114
1.5.3	Inhibidores del contacto	115
1.5.3	Secuencia visual	116
2.	Recomendaciones	117
2.1	Recomendaciones generales respecto al entorno urbano	117
2.2	Recomendaciones respecto al Parque Metropolitano La Sabana	117

CAPÍTULO III
PROPUESTA DE DISEÑO “CONECTOR PEATONAL A TRAVÉS DEL
PARQUE METROPOLITANO LA SABANA PADRE CHAPUÍ ”119

1. Introducción120

1.1 Conclusiones urbano históricas 120

1.2 Recomendaciones generales respecto al entorno urbano..... 121

1.3 Recomendaciones generales respecto al Parque Metropolitano La Sabana..... 121

2. Justificación de la propuesta de diseño123

2.1 Justificación conceptual 124

2.1.1 Conceptualización de la propuesta de diseño..... 124

2.1.1.1 Concepto: la ciudad como tejido urbano 124

2.1.1.2 Concepto: parque como bosque urbano..... 124

2.1.1.3 Concepto: conector como pasarela urbana 125

2.1.2 Concepto de diseño..... 126

2.1.2.1 Variable social..... 126

2.1.2.1.1 Concepto: sociedad como cohesión social 126

2.1.2.2 Variable urbana 126

2.1.2.2.1 Concepto: seguridad como vigilancia natural 126

2.1.2.2.2 Concepto: movilidad como transitar..... 127

2.1.2.3 Variable cultural..... 127

2.1.2.3.1 Concepto: espacio público como escenario 127

2.1.2.4 Variable ambiental 127

2.1.2.4.1 Concepto: sostenibilidad como perdurabilidad 127

2.2 Justificación espacial de la propuesta de diseño..... 129

2.2.1 Ubicación y localización 129

2.2.2 Zonificación..... 130

2.3 Justificación de la forma del diseño del conector urbano 132

2.3.1 Forma 132

3. Diseño urbano-arquitectónico 135

3.1 Zona 1: Zona pasiva..... 135

3.2 Zona 2: Zona de contemplación..... 144

3.3 Zona 3: Zona de servicio-comercio..... 154

3.4 Tipologías estructurales 175

3.5 Tipología de pavimentos 179

3.5.1 Aceras y ciclovías..... 179

3.5.2 Calles 186

3.5.3 Intersecciones 189

4. Fichas técnicas..... 197

4.1 Láminas de Polygal de Neon Nieto 197

4.2 Adoquines de concreto 199

4.3 Puente prefabricado PC (Holcim) 201

4.4 MacDrain T.D. sistema de drenaje 202

4.5 Sistema de depuración Tanque Diez 202

4.6 Iluminación propuesta..... 205

4.7 Bancas 214

Glosario 217

Bibliografía 220

ÍNDICE DE MAPAS

Capítulo introductorio 1

Mapa I.1 Zona de estudio y flujos a propiciar e incentivar con el proyecto..... 2

Mapa I.2 El Parque Metropolitano La Sabana como una gran rotonda aislada por las vías de alto tránsito..... 4

Mapa I.3 Proyección del Parque Metropolitano La Sabana Parque Chapuí en la zona de estudio 7

Mapa I.4 Trazado del Parque Central alrededor de 1850..... 28

Mapa I.5 Central Park. Hito dentro de la ciudad por su significado y preponderancia entre las edificaciones 28

Mapa I.6 Park y los jardines de Kensington dentro de la ciudad de Londres..... 30

Mapa I.7 Corredor de Sectorización Pavas – San José..... 37

Mapa I.8 Mapa de Ubicación de los proyectos construidos y a construirse en los alrededores del Parque Metropolitano La Sabana..... 44

Capítulo I 46

Mapa 1.1 Principales poblaciones del valle central 1798. Primer mapa donde aparece la ciudad de San José, en ese entonces Villa Nueva 46

Mapa 1.2 Evolución urbana de San José 1868..... 48

Mapa 1.3 Evolución urbana de San José 1905..... 49

Mapa 1.4 Evolución urbana de San José 1924..... 50

Mapa 1.5 Evolución urbana de San José 1948..... 51

Mapa 1.6 Evolución urbana de San José 1973..... 52

Mapa 1.7 Evolución urbana de San José 1889-1989..... 53

Mapa 1.8 La Sabana como un gran llano en 1905 a las afueras de la ciudad de San José..... 54

Mapa 1.9 La Sabana como un espacio de recreo en el borde de la ciudad de San José..... 56

Mapa 1.10 La Sabana en 1937, aparece el Estadio Nacional 57

Mapa 1.11 La Sabana en 1948, aparece el aeropuerto y la gradería norte del Estadio Nacional..... 59

Mapa 1.12 La Sabana en 1973, aparece el gimnasio Nacional y el Lago... 60

Mapa 1.13 Diseño actual del Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí..... 62

Capítulo II 67

Mapa 2.1 Mata Redonda, San José. Ubicación de la zona de estudio..... 69

Mapa 2.2 Delimitación del área de estudio 71

Mapa 2.3 Mapa Redonda, San José..... 72

Mapa 2.4 Tendencia de uso de la zona 73

Mapa 2.5 Mapeo de zonas verdes..... 75

Mapa 2.6 Curvas de nivel y sentido de las pendientes del terreno 77

Mapa 2.7 Ubicación geográfica de Costa Rica..... 78

Mapa 2.8 Regiones climáticas de Costa Rica, Valle Central 78

Mapa 2.9 Mapeo de salidas versus los vacíos..... 85

Mapa 2.10 Sectores y barrios..... 87

Mapa 2.11 Bordes del área de estudio 88

Mapa 2.12 Ubicación de hitos en la zona 91

Mapa 2.13 Ubicación de hitos en la zona 92

Mapa 2.14 Rutas en los alrededores del Parque La Sabana 93

Mapa 2.15 Recorrido de las rutas que pasan en el sector Nort-Oeste del Parque 94

Mapa 2.16 Recorrido de las rutas que pasan por el sector Sur del Parque Metropolitano La Sabana 95

Mapa 2.17 Parqueos internos del Parque Metropolitano La Sabana 97

Mapa 2.18 Puntos donde se presenta mayor necesidad de elementos que den seguridad peatonal al cruzar de un lado al otro 98

Mapa 2.19 Oficinas vrs. Restaurantes de comida rápida..... 99

Mapa 2.20 Zonas de deslizamiento. Mata Redonda, San José 106

Mapa 2.21 Uso del suelo según planteamiento del plan regulador actual 107

Mapa 2.22 Vialidad 108

Mapa 2.23 Zonas patrimoniales 109

Mapa 2.24 Ubicación secuencias visuales 116

Capítulo III..... 119

Mapa 3.1 Síntesis del proyecto..... 119

Mapa 3.1 Ubicación del proyecto..... 129

Mapa 3.1 Planteamiento de zonas a lo largo del conector peatonal 130

Mapa 3.1 Ubicación de la Zona – 1 136

Mapa 3.1 Ubicación de la Zona – 2..... 145

Mapa 3.1 Ubicación de la Zona – 3..... 155

Mapa 3.1 Conjunto Zona – 3. Ubicación de módulos..... 156

ÍNDICE DE IMÁGENES

Capítulo introductorio 1

Imagen I.1: Vista aérea del Parque Metropolitano La Sabana Padre Manuel Antonio Chapuí 1

Imagen I.2: Imagen antigua de la torre del Aeropuerto La Sabana 3

Imagen I.3: Imagen antigua del Aeropuerto La Sabana 3

Imagen I.4: Costado Este La Sabana 3

Imagen I.5: Costado Oeste La Sabana 3

Imagen I.6: Peatón cruzando de forma temeraria 4

Imagen I.7: Estación de Guardia Civil, en los alrededores del Estadio Nacional 4

Imagen I.8: Alrededores del Museo de Arte Costarricense 4

Imagen I.9: Signos de vandalismo en el mobiliario urbano 5

Imagen I.10: Presencia de indigentes en la zona 5

Imagen I.11: Costado Noroeste del Parque 5

Imagen I.12: Parada costado Sur del Parque 5

Imagen I.13: Alrededores del Colegio Luis Dobles Segrega 6

Imagen I.14: Invasión de acera por medio de mobiliario urbano 6

Imagen I.15: Deterioro espacial 8

Imagen I.16: Espacio en estado de abandono 8

Imagen I.17: Vista interna del Parque 9

Imagen I.18: Borde verde al costado Nort – Este del Parque 9

Imagen I.19: Parada de buses en el costado Norte del Parque 9

Imagen I.20: Plataforma del tren de la Costa Argentina 9

Imagen I.21: Imagen interna del Parque Metropolitano La Sabana 10

Imagen I.22: Apropiación del espacio urbano por medio de actividades colectivas 10

Imagen I.23: Torre del antiguo Aeropuerto, otro símbolo dentro del parque 10

Imagen I.24: La Cruz realizada para la conmemoración del congreso eucarístico en el año 1956 10

Imagen I.25: Acceso universal. Parque La Paz, Argentina 11

Imagen I.26: Acceso peatonal y por medio de bicicleta, ubicado en Argentina 11

Imagen I.27: Seguridad mediante vigilancia natural ejercida por los transeúntes 18

Imagen I.28: Bogotá, Colombia 20

Imagen I.29: Curitiba, Brasil 20

Imagen I.30: Metodología de Análisis Urbano por Arq. Tomás Martínez Baldares, MSc 27

Imagen I.31: Detalle de puente 28

Imagen I.32: Belvedere 28

Imagen I.33: Vista aérea del Central Park 29

Imagen I.34: Vista desde el este del Lago Serpentine 30

Imagen I.35: Vista interna del Hyde Park 30

Imagen I.36: Jardines de Kensington, antiguos jardines del Palacio de Kensington 31

Imagen I.37: Estatua de Peter Pan en los Jardines de Kensington 31

Imagen I.38: Alternativa de movilidad dentro del parque 31

Imagen I.39: Acceso a Leones 31

Imagen I.40: Acceso a Leones 32

Imagen I.41: Avenida Acuario 32

Imagen I.42: Avenida Acuario 32

Imagen I.43: Canales 32

Imagen I.44: Canales 32

Imagen I.45: Vista interna Parque Tamayo 33

Imagen I.46: Trotapista Gandhi 33

Imagen I.47: Calzada del Rey 33

Imagen I.48: Propuesta de comportamiento del corredor de sectorización Pavas – San José en la intersección Calle 42 – Autopista General Cañas y Avenida de las Américas 38

Imagen 1.49: Planta. Propuesta de parada simple para el corredor de sectorización Pavas – San José en el sector ICE – Sabana 39

Imagen 1.50: Elevación. Propuesta de parada simple para el corredor de sectorización Pavas – San José en el sector ICE – Sabana 39

Imagen 1.51: Zona de intervención de la propuesta de ampliación vial costado Sur , ruta nacional n° 167 40

Imagen 1.52: Siembra de árboles en la vía pública..... 40

Imagen 1.53: Siembra de árboles en la vía pública..... 40

Imagen 1.54: Nueva iluminación al lado del Lago..... 41

Imagen 1.55: Brisas del Oeste. Torre habitacional al Oeste del parque..... 43

Imagen 1.56: Edificaciones al costado norte del parque 43

Capítulo I 46

Imagen 1.1: La Sabana como un gran potrero. 1905 55

Imagen 1.2: Foto antigua en La Sabana donde se puede observar el Bosque de los Niños. 1905 56

Imagen 1.3: Imagen antigua del Lago La Sabana. 1918 56

Imagen 1.4: Afluencia de personas a ver los aterrizajes en la Sabana. 1924 57

Imagen 1.5: Fotografía aérea del parque metropolitano. 1940..... 58

Imagen 1.6: Aviones de LACSA en el costado noreste de La Sabana, 1946 58

Imagen 1.7: Canchas de Fútbol 63

Imagen 1.8: Canchas de Basquetbol..... 63

Imagen 1.9: Lago La Sabana..... 63

Imagen 1.10: Payasos en el FIA 200 64

Imagen 1.11: Tarima colocada en el sector sur del Lago durante el FIA 2008 64

Imagen 1.12: Ventas de artesanías durante el FIA 2008 64

Capítulo II 67

Imagen 2.1: Escultura ubicada en la catarata del Lago 67

Imagen 2.2: Metodología de Análisis Urbano por Arq. Tomás Martínez Baldares MSc 68

Imagen 2.3: Costado Oeste del parque La Sabana..... 70

Imagen 2.4: Costado Norte del parque La Sabana 70

Imagen 2.5: Costado Este La Sabana 70

Imagen 2.6: Costado Sur – Oeste La Sabana 70

Imagen 2.7: Costado Oeste del parque La Sabana..... 70

Imagen 2.8: Costado Norte del parque La Sabana 70

Imagen 2.9: Uso en vivienda 74

Imagen 2.10: Uso comercial. Soda Tapia..... 74

Imagen 2.11: Uso en servicios Torre de negocios La Sabana 74

Imagen 2.12: Uso Institucional, el ICE, oficinas centrales 74

Imagen 2.13: Zona verde o parque. Parque La Sabana 74

Imagen 2.14: Vegetación en zona Nort-Este del parque. Caucáseas 75

Imagen 2.15: Vegetación en zona de senderos. Bambú..... 75

Imagen 2.16: Vegetación en zona de comida. Mangos 75

Imagen 2.17: Vegetación en vía de remata a la estatua de León Cortés. Caucáseas..... 75

Imagen 2.18: Vegetación en los bordes. Llama del bosque 75

Imagen 2.19: Pendiente sentido Norte – Sur 76

Imagen 2.20: Pendiente sentido Este – Oeste..... 76

Imagen 2.21: Montículo donde se ubica la cruz 77

Imagen 2.22: Montículo en zona de juegos infantiles..... 77

Imagen 2.23: Cambio de relieve en torno al lago 77

Imagen 2.24: Relieve llano predominante en el parque 77

Imagen 2.25: Relieve llano a lo interno del parque..... 77

Imagen 2.26: Regiones climáticas de Costa Rica: Valle Central 79

Imagen 2.27: Gráfico de temperaturas correspondiente a la zona de Pavas 79

Imagen 2.28: Gráfico de humedad relativa correspondiente a la zona de Pavas	80
Imagen 2.29: Gráfico de Valores promedios de brillo solar correspondiente a la zona de Pavas	80
Imagen 2.30: Transformador de energía eléctrica ubicado en costado sur del Parque La Sabana	81
Imagen 2.31: Parada de bus en el costado sur del Parque.....	82
Imagen 2.32: Sector Oeste	83
Imagen 2.33: Sector Sur	83
Imagen 2.34: Sector este	83
Imagen 2.35: Sector norte.....	83
Imagen 2.36: Mapeo de zonas libres en la trama urbana aledaña a La Sabana.....	84
Imagen 2.37: Transición costado Este del parque La Sabana	85
Imagen 2.38: Transición costado Sur del parque La Sabana.....	85
Imagen 2.39: Transición costado Norte del parque La Sabana.....	85
Imagen 2.40: Transición costado Oeste del parque La Sabana	85
Imagen 2.41: Sector 1: edificios de gran altura de carácter institucional y residencial	86
Imagen 2.42: Sector 2: edificios de altura media de carácter institucional y comercial	86
Imagen 2.43: Sector 3: edificios de sobresalientes de gran altura de carácter institucional y comercial	86
Imagen 2.44: Sector 4: edificios de altura media de carácter residencial y comercial. Al sur con edificaciones de altura sobresaliente	86
Imagen 2.45: Sector 5: edificaciones de sobresalientes de media – baja altura de carácter residencial y comercial.....	86
Imagen 2.46: Borde Nort – Oeste. Autopista General Cañas. 6 carriles de alto tránsito	88
Imagen 2.47: Borde Norte. Avenida las Américas. 4 carriles de alto tránsito.....	88
Imagen 2.48: Borde Oeste Ruta 104. 4 carriles de alto tránsito.....	88

Imagen 2.49: Borde sur. Autopista Próspero Fernández. Ruta 27 y 106. 6 carriles de alto tránsito en autopista y 4 en calle secundaria.....	88
Imagen 2.50: Sendas alrededor del lago y las canchas deportivas en el Parque La Sabana.....	89
Imagen 2.51: Sendas alrededor del lago del Parque Metropolitano La Sabana.....	89
Imagen 2.52: Senda que remata con la estatua León Cortés.....	89
Imagen 2.53: Senda contiguo a las canchas deportivas en el sector Norte	89
Imagen 2.54: Senda al costado Norte del parque	89
Imagen 2.55: Senda ubicada en las canchas deportivas piscina	89
Imagen 2.56: Sendas existentes en el parque metropolitano La Sabana....	90
Imagen 2.57: Sendas por uso en la zona norte del parque La Sabana.....	90
Imagen 2.58: Paso provisional de alto riesgo durante el FIA 2008	90
Imagen 2.59: Sendas en deterioro debido a la falta de pavimento adecuado	90
Imagen 2.60: Sendas naturales en deterioro debido a la época lluviosa y superficie adecuada.....	90
Imagen 2.61: Monumento a la cruz en conmemoración al Congreso Eucarístico en 1956.....	91
Imagen 2.62: Obelisco en honor al Padre Chapuí	91
Imagen 2.63: Edificio de la Contraloría General de la República. Sabana Sur	91
Imagen 2.64: Edificio oficinas centrales del ICE, Sabana Norte.....	91
Imagen 2.65: Área de comida dentro del parque	92
Imagen 2.66: Pesca en los alrededores del Lago.....	92
Imagen 2.67: Gimnasio Nacional	92
Imagen 2.68: Soda Tapia	92
Imagen 2.69: Rutas del tren metropolitano.....	96
Imagen 2.70: Parqueos internos del Parque Metropolitano La Sabana	97
Imagen 2.71: Parqueos internos del Parque Metropolitano La Sabana	97
Imagen 2.72: Puente peatonal sector Este	98

Imagen 2.73: Cruce de forma temerario sector Norte	98
Imagen 2.74: Cruce de forma temerario sector Sur	98
Imagen 2.75: Cruce de forma temerario sector Oeste.....	98
Imagen 2.76: Parada autobuses sector Oeste	100
Imagen 2.77: Mesa de concreto presente en el parque.....	100
Imagen 2.78: Basurero existente en el parque.....	100
Imagen 2.79: Caseta de vigilancia	100
Imagen 2.80: Basurero en deterioro.....	100
Imagen 2.81: Vandalismo presente en la zona	100
Imagen 2.82: Utilización positiva del mobiliario urbano	100
Imagen 2.83: Utilización negativa del mobiliario urbano.....	100
Imagen 2.84: Borde costado Sur-Oeste	101
Imagen 2.85: Borde costado Oeste del parque.....	101
Imagen 2.86: Borde costado Norte del parque	101
Imagen 2.87: Borde costado Oeste del parque.....	101
Imagen 2.88: Borde costado Sur del parque	101
Imagen 2.89: Borde costado Este del parque	101
Imagen 2.90: Esquina Nort-Oeste del parque	101
Imagen 2.91: Empresa grupo TACA.....	102
Imagen 2.92: Restaurante en antigua vivienda	102
Imagen 2.93: Oficina en antigua vivienda.....	102
Imagen 2.94: Oficina en antigua vivienda.....	102
Imagen 2.95: Colegio de enfermeras	102
Imagen 2.96: Antigua Fedefut.....	102
Imagen 2.97: Fachada empresa Audi.....	102
Imagen 2.98: Empresa Nissan.....	102
Imagen 2.99: Rostipollos	102
Imagen 2.100: Campero	102
Imagen 2.101: Textura cemento	103
Imagen 2.102: Textura asfalto	103
Imagen 2.103: Textura adoquín	103

Imagen 2.104: Textura Adoquines	103
Imagen 2.105: Textura piedra	103
Imagen 2.106: Proyectos inmobiliarios alrededor de La Sabana	104
Imagen 2.107: Nuevo Estadio Nacional.....	105
Imagen 2.108: Patio de esculturas Museo de Arte Costarricense.....	110
Imagen 2.109: Bulevar principal del parque. FIA 2008.....	110
Imagen 2.110: Cancha de basket costado Sur	110
Imagen 2.111: Cancha de fútbol costado Sur.....	110
Imagen 2.112: Alrededores del Estadio Nacional.....	110
Imagen 2.113: Presencia de indigentes.....	110
Imagen 2.114: Zona de comida	111
Imagen 2.115: Zona de estar	111
Imagen 2.116: Utilización de espacios dentro del parque	111
Imagen 2.117: Zona de estar y contemplación.....	111
Imagen 2.118: Senda de concreto	111
Imagen 2.119: Pista para correr	111
Imagen 2.120: Senda natural.....	111
Imagen 2.121: Senda natural.....	111
Imagen 2.122: Zona costado Sur-Oeste del parque	112
Imagen 2.123: Alrededores de la cancha de baseball	112
Imagen 2.124: Montañas de basura.....	112
Imagen 2.125: Área cerrada al uso público	112
Imagen 2.126: Pista para correr costado Sur	112
Imagen 2.127: Cancha ubicada sector Norte.....	112
Imagen 2.128: Personas alrededor del lago. FIA 2008.....	112
Imagen 2.129: Personas durante el FIA 2008.....	112
Imagen 2.130: Signos de vandalismo en la zona.....	113
Imagen 2.131: Signos de vandalismo en la zona.....	113
Imagen 2.132: Signos de presencia de indigentes en la zona	113
Imagen 2.133: Policía montada	113
Imagen 2.134: Antigua estadio nacional	113

Imagen 2.135: Actual diseño del estadio nacional.....	113
Imagen 2.136: Alrededores del Lago la Sabana.....	113
Imagen 2.137: Escultura en el borde del Lago.....	113
Imagen 2.138: Vista fuente del Lago.....	114
Imagen 2.139: Vista interna del parque.....	114
Imagen 2.140: Vía de alto tránsito sector Norte.....	114
Imagen 2.141: Vía de alto tránsito sector Este	114
Imagen 2.142: Borde del parque La Sabana.....	114
Imagen 2.143: Borde Sur del parque La Sabana	114
Imagen 2.144: Borde Norte del parque La Sabana.....	114
Imagen 2.145: Borde Oeste del parque La Sabana	114
Imagen 2.146: Mobiliario Urbano con signos de vandalismo	115
Imagen 2.147: Mobiliario Urbano con signos de vandalismo	115
Imagen 2.148: Tumultos de basura	115
Imagen 2.149: Espacio carente de iluminación	115
Imagen 2.150: Escasa o nula presencia policial	115
Imagen 2.151: Signos de presencia de indigentes.....	115
Imagen 2.152: Vía de alto tránsito Oeste.....	115
Imagen 2.153: Autopista Próspero Fernández. Sector Sur	115
Imagen 2.154: Secuencia visual sector Sabana Norte	116
Imagen 2.155: Secuencia visual sector Sabana Sur	116
Imagen 2.156: Secuencia visual sector Sabana Oeste.....	116
Imagen 2.157: Secuencia visual sector Sabana Este.....	116
 Capítulo III.....	 119
 Imagen 3.1: Pasarela urbana.....	 125
Imagen 3.2: Pasarela urbana.....	125
Imagen 3.3: Pasarela urbana.....	125

Imagen 3.4: Forma natural de árbol ubicado en los alrededores del bosque en el parque La Sabana.....	132
Imagen 3.5: Forma natural de árbol	132
Imagen 3.6: Boceto de la forma estética del diseño.....	132
Imagen 3.7: Imágenes tomadas del modelo. Zona 1	135
Imagen 3.8: Parada de autobús. Elevación lateral.....	136
Imagen 3.9: Parada de autobús. Elevación frontal	136
Imagen 3.10: Parada de autobús. Planta de distribución.....	137
Imagen 3.11: Parada de autobús. Cubierta.....	138
Imagen 3.12: Pérgola con vegetación. Planta.....	139
Imagen 3.13: Pérgola con vegetación. Elevación frontal	139
Imagen 3.14: Pérgola con vegetación. Cubierta.....	140
Imagen 3.15: Pérgola con vegetación. Elevación lateral.....	140
Imagen 3.16: Kiosco tipo K-a. cubierta – elevación – planta.....	141
Imagen 3.17: Kiosco tipo K-b. cubierta – elevación – planta.....	142
Imagen 3.18: Imágenes tomadas del modelo. Zona 2.....	144
Imagen 3.19: Parada de autobús. Elevación lateral.....	145
Imagen 3.20: Parada de autobús. Elevación frontal	146
Imagen 3.21: Parada de autobús. Planta de distribución.....	146
Imagen 3.22: Parada de autobús. Cubierta.....	147
Imagen 3.23: Pérgola con vegetación. Planta.....	148
Imagen 3.24: Pérgola con vegetación. Elevación frontal	148
Imagen 3.25: Pérgola con vegetación. Cubierta.....	149
Imagen 3.26: Pérgola con vegetación. Elevación lateral.....	149
Imagen 3.27: Kiosco tipo K-c. cubierta – elevación – planta.....	150
Imagen 3.28: Kiosco tipo K-d. cubierta – elevación – planta.....	151
Imagen 3.29: Imágenes tomadas del modelo. Zona 3.....	154
Imagen 3.30: Elevación conjunto Zona – 3. Ubicación de módulos.....	157
Imagen 3.31: Módulo 1. Planta de techos. Heladería – Cafetería.....	159
Imagen 3.32: módulo 1. Planta de distribución arquitectónica. Heladería – Cafetería	160

Imagen 3.33: Módulo 1. Elevación. Heladería – Cafetería	161
Imagen 3.34: Módulo 2. Planta de techos. Servicios sanitarios públicos	163
Imagen 3.35: Módulo 2. Planta de distribución arquitectónica. Servicios sanitarios públicos	164
Imagen 3.36: Módulo 2. Elevación. Servicios sanitarios públicos	165
Imagen 3.37: Módulo 3. Planta de techos. Cajero automático – Floristería – Tienda de regalos	168
Imagen 3.38: Módulo 3. Planta de distribución arquitectónica. Cajero automático – Floristería – Tienda de regalos	169
Imagen 3.39: Módulo 3. Elevación. Cajero automático – Floristería – Tienda de regalos	170
Imagen 3.40: Módulo 4. Planta de distribución arquitectónica. Anfiteatro	172
Imagen 3.41: Módulo 4. Elevación. Anfiteatro	173
Imagen 3.42: Módulo 5. Detalles. Parqueo de bicicletas	174
Imagen 3.43: Corte típico estructural de módulos	175
Imagen 3.44: Corte típico sistema evacuación pluvial. Módulos	176
Imagen 3.45: Detalles constructivos	177
Imagen 3.46: Detalles constructivos	178
Imagen 3.47: Acera tipo A –a	179
Imagen 3.48: Acera tipo A –b	180
Imagen 3.49: Acera tipo A –c	180
Imagen 3.50: Acera tipo A –d	181
Imagen 3.51: Acera tipo A –e	181
Imagen 3.52: Acera tipo A –f	182
Imagen 3.53: Acera tipo A –g	182
Imagen 3.54: Acera tipo A –h	183
Imagen 3.55: Detalle típico de acera. Planta	184
Imagen 3.56: Detalle típico de acera. Elevación	185
Imagen 3.57: Calle tipo C – a	186

Imagen 3.58: Calle tipo C – b	187
Imagen 3.59: Calle tipo C – c	187
Imagen 3.60: Calle tipo C – d	188
Imagen 3.61: Calle tipo C – e	188
Imagen 3.62: Intersección I – a. Planta	189
Imagen 3.63: Intersección I – a. Sección	190
Imagen 3.64: Intersección I – b. Planta	191
Imagen 3.65: Intersección I – b. Sección	192
Imagen 3.66: Intersección I – c. Planta	193
Imagen 3.67: Intersección I – c. Sección	194
Imagen 3.68: Intersección I – d. Sección	195
Imagen 3.69: Intersección I – d. Sección	196

ÍNDICE DE TABLAS

Capítulo III 119

Tabla 1: Programa de espacios, áreas y requerimientos para M1 158

Tabla 2: Programa de espacios, áreas y requerimientos para M2 162

Tabla 3: Programa de espacios, áreas y requerimientos para M3 167

Tabla 4: Programa de espacios, áreas y requerimientos para M3 171

ÍNDICE DE LÁMINAS DESPLEGABLES

Capítulo III.....119

Lámina 1: Lámina general del proyecto 133

Lámina 2: Lámina zona 1: Zona pasiva 134

Lámina 3: Lámina zona 2: Zona de contemplación 143

Lámina 4: Lámina general zona 3: Zona de servicios 152

Lámina 5: Lámina detalle zona 3: Zona de servicios 153

Es claro que en nuestro país se evidencia una mayor necesidad de espacio público diseñado con las condiciones para que todos los costarricenses puedan disfrutar del mismo.

Este proyecto recupera y rehabilita uno de los espacios públicos más significativos en nuestro país el Parque Metropolitano La Sabana “Padre Chapuí”, y para ello se aborda primeramente desde la ciudad para tener una clara concepción de la formación de la misma y los factores que incidieron para la aparición del parque Metropolitano La Sabana dentro de la trama urbana. Seguidamente se presenta la evolución del parque a lo interno, desde sus inicios en los años en que fue donado por el “Padre Chapuí” hasta lo que hoy se conoce, así mismo las normas y leyes que lo rigen.

Posterior a esto se plantea un diagnóstico urbano para establecer el estado actual de la zona de interés donde se analiza la situación existente del área: los componentes del diseño urbano en su estructura espacial, funcional y tejido urbano, la presión sobre el desarrollo urbano que ejercen distintos factores, el control que se establece sobre el desarrollo urbano y la percepción del espacio público en cuanto a su uso. De los análisis anteriormente citados se genera una serie de recomendaciones y pautas de diseño para abordar la propuesta. Por medio de la cual se satisfacen las necesidades evidenciadas a partir del estudio de de factores involucrados, hacia un espacio que cumpla con lo estipulado por las normas para el

acceso universal en el mismo, en pro de una ciudad más humana y una mayor calidad de vida.

La propuesta abarca un sector del parque La Sabana en sentido norte sur, a través del cual se concentran la mayor cantidad de actividades culturales, deportivas entre otras, y al mismo tiempo tiene una correspondencia lineal con el ICE en sabana Norte y la Contraloría General de la República en el sector Sur, dos instituciones de gran significado para nuestro país. El proyecto consiste en un conector peatonal en sentido Norte Sur que comunique Sabana Norte con Sabana Sur, y a su vez el parque con el entorno mediato e inmediato.

En el sector Norte se maneja una transición del parque hacia en entorno acompañado de paradas de autobuses y un puente peatonal que se integran a los pasos peatonales existente. Hacia lo interno de parque se plantea una pérgola que invita a recorrer el conector, seguido de pequeños kioscos de estar. En el centro del parque se genera una zona de transición donde se encuentran diversos servicios como cafetería, heladería, cajeros automáticos, entre otros, sin tener que tener que entrar en la ciudad.

Continuando al sur la propuesta brinda zonas de estar y una pérgola de remate, además se da la integración de la propuesta con las intervenciones hechas por el CONAVI en el sitio además de su vinculación con el tren y las paradas de autobuses en este sector.

1. INTRODUCCIÓN



Imagen 1.1 Vista aérea del Parque Metropolitano La Sabana Padre Manuel Antonio Chapuí. Se puede observar como el parque es realmente un pulmón verde dentro de la ciudad.
Fuente: www.skyscrapercity.com

El Parque Metropolitano La Sabana, desde sus inicios se ha caracterizado como uno de los principales hitos de la ciudad. Esto por ser un espacio donde su gran extensión y cobertura vegetal, permite definirlo como el principal pulmón de la ciudad y el espacio recreativo de mayor tamaño (ver imagen 1.1). Se cumple así, con los deseos del padre Chapuí, quien tuvo la visión de donar este terreno según consta en los registros del Archivo Nacional (1785), con las intenciones anteriormente citadas. Sin embargo, ha sufrido con el tiempo, una serie de transformaciones en su entorno mediato e inmediato, producto de los nuevos usos del suelo, convirtiéndolo en una gran rotonda vial, generando entre otros, la

inseguridad para el peatón y de todos aquellos que quieran disfrutar de un rato de esparcimiento.

En vista del crecimiento urbano del país, en especial del Gran Área Metropolitana (GAM) (Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos [Mivah], 2006), se hace necesaria la creación y el lógico incremento de la infraestructura recreativa. Es por tanto apremiante y obligatorio retomar los espacios existentes, a fin de renovarlos e integrarlos a los nuevos conceptos y lineamientos emitidos por las entidades reguladoras del país, en vista de las necesidades de la ciudad de una manera responsable y humana.

La presente propuesta plantea recuperar este espacio urbano tan significativo para los costarricenses y en especial para la zona de impacto inmediato definida por el barrio América, al norte; Nunciatura, Rancho Luna al Oeste; Roma, La Salle, Calle Morenos y Silos al Sur; como Mantica y San Bosco al Este. Se constituye así, la zona de estudio de este proyecto. (ver mapa 1)

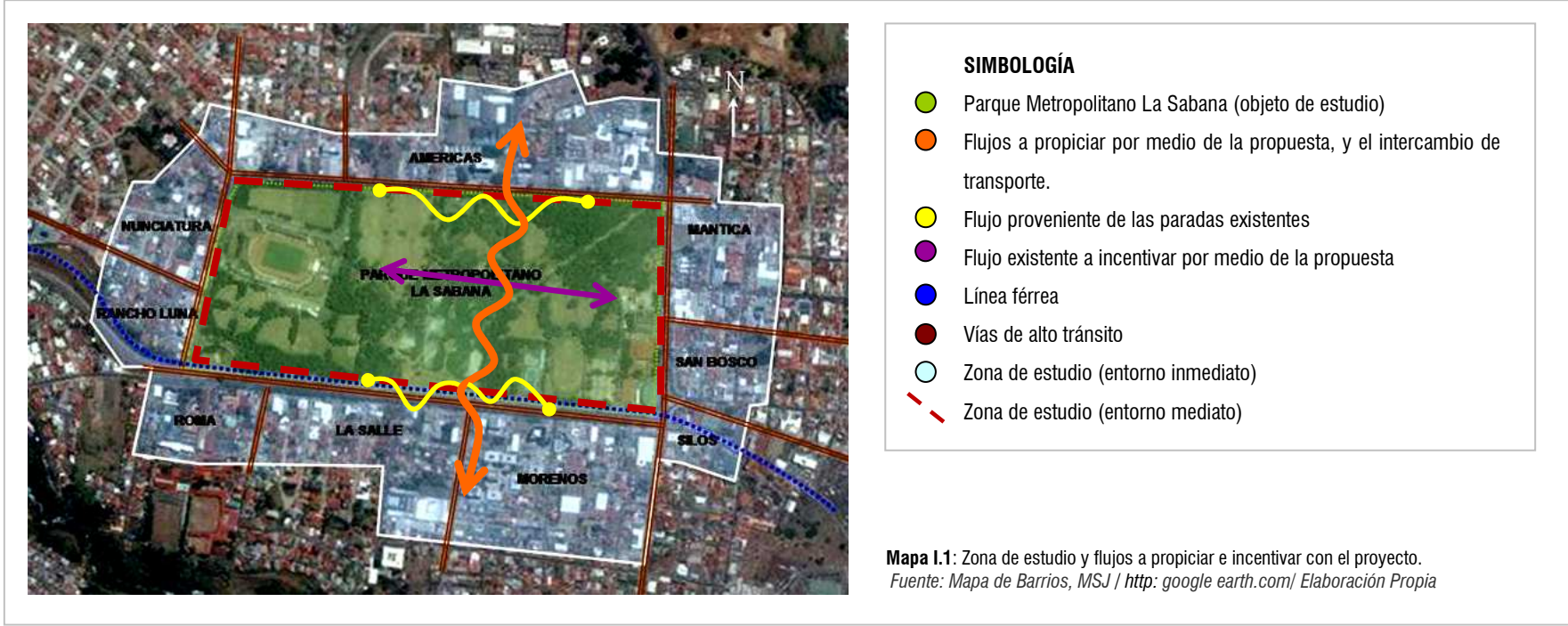
La propuesta involucra además la conceptualización generada por el Plan Director Urbano de la ciudad de San José (PRUGAM), el cual, entre la

gama de aspectos tratados, incentiva la creación, rehabilitación y conservación del espacio público. Lo anterior con el fin de promover el mejoramiento de la calidad de vida de la población costarricense y en particular del Gran Área Metropolitana, como medio para reforzar los puntos de atracción y el mejoramiento del paisaje urbano; realzando así la imagen de la ciudad y acrecentando la identidad de quienes la habitan.

La propuesta integra el parque Metropolitano La Sabana Padre Manuel Antonio Chapuí a su entorno mediato de manera peatonal, dando la

posibilidad de acceso universal en forma segura y al mismo tiempo recupera espacios a lo interno del parque por medio de recorridos que conectan el sistema de transporte masivo vehicular en el sector norte con el sistema de transporte masivo férreo en el sector sur. Se generará un flujo importante en este sentido, dando pie a una mayor dinámica de personas en el parque y a la realización de actividades culturales, sociales, deportivas, comerciales, entre otras.

Introducción



2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

El Parque Metropolitano La Sabana está definido conceptualmente desde sus inicios como un punto de encuentro donde se desarrollan actividades recreativas, deportivas, de convivencia entre los distintos estratos sociales y familiares, de transporte, cultural y fundamentalmente como un oasis dentro de la ciudad.

A partir de la ubicación del aeropuerto en el Parque Metropolitano La Sabana (ver imagen I.2-I.3), se convierte en el espacio de entrada y salida de la actividad comercial de la época, es decir, en el vestíbulo de la ciudad. Este espacio se conecta a la ciudad mediante la red vial existente en la época, a partir de la avenida 10 y el Paseo Colón.

Posteriormente con el traslado del aeropuerto hacia la provincia de Alajuela, la apertura de la autopista General Cañas y del desarrollo urbano de sus alrededores por medio de urbanizaciones en Sabana Norte, Rohmoser y Sabana Sur, lo convierten en una rotonda para el automóvil, el transporte público y de carga; (ver imagen I.4-I.5); con ello se genera la fragmentación del espacio y se deja de lado la visión que tuvo el padre Chapuí al donar este terreno para el esparcimiento de los ciudadanos.



Imagen I.2: Imagen antigua de la torre del Aeropuerto La Sabana.
Fuente: www.musarco.go.cr

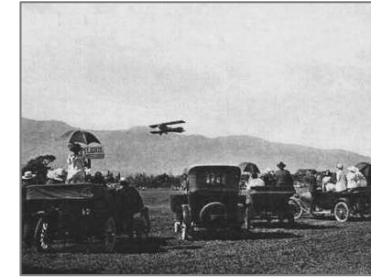


Imagen I.3: Imagen antigua del Aeropuerto La Sabana.
Fuente: www.musarco.go.cr

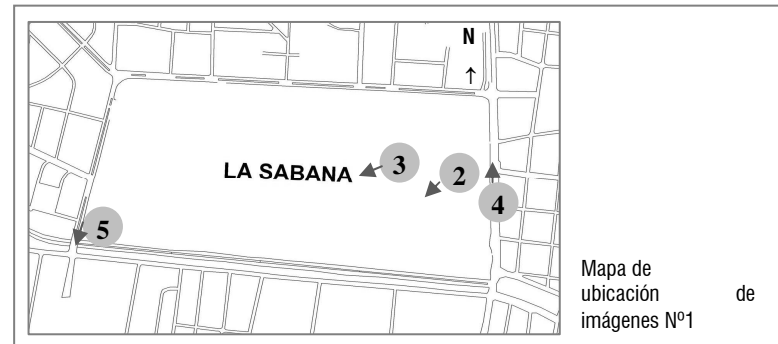


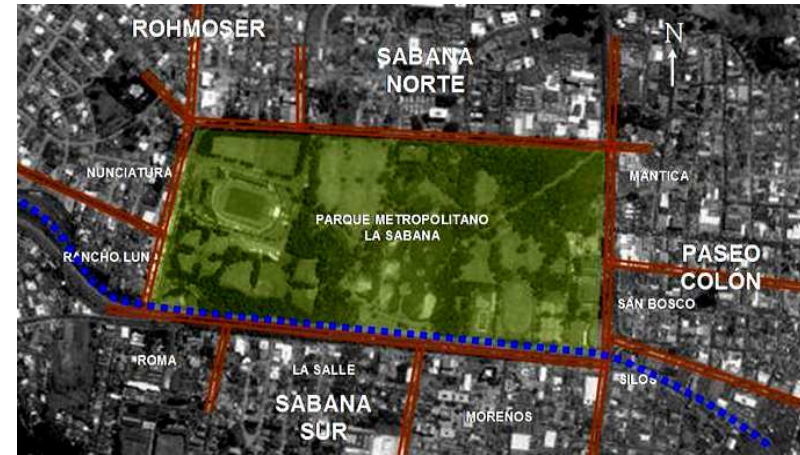
Imagen I.4: Costado Este La Sabana.
Fuente: Propia



Imagen I.5: Costado Oeste La Sabana.
Fuente: Propia

Es por ello que según la visita de campo realizada, el parque se encuentra confinado por el volumen vehicular que lo rodea, pasando a ser un espacio urbano con limitaciones de acceso donde el peatón queda expuesto ante la necesidad de cruzar las vías de forma temeraria (ver imagen I.6). Es este un factor que lo aísla de su entorno mediano no sólo al restarle integración a nivel urbano, sino que al mismo tiempo genera el deterioro físico-espacial del parque como sitio de confluencia y preámbulo de la ciudad, como eje generador o de remate para la misma reduciendo su potencial urbano a una gran rotonda verde. (ver mapa I.2)

El Parque Metropolitano la Sabana se encuentra en un estado de deterioro progresivo, tanto a nivel de infraestructura como a nivel de mobiliario urbano, siendo el caso de los alrededores del Estadio Nacional (ver imagen I.7); Museo de Arte Costarricense (ver imagen I.8), Gimnasio Nacional, entre



Mapa I.2: El Parque Metropolitano La Sabana como una gran rotonda, aislada por las vías de alto tránsito. Fuente: <http://google.earth.com> / Elaboración Propia

SIMBOLÍA

- Parque Metropolitano La Sabana ●
- Línea férrea ●
- Vías de alto tránsito ●



Mapa de ubicación de imágenes N° 2



Imagen I.6: Peatón cruzando de forma temeraria. Fuente: Propia



Imagen I.7: Estación de Guardia Civil, en los alrededores del Estadio Nacional. Fuente: Propia



Imagen I.8: Alrededores del Museo de Arte Costarricense. Fuente: Propia

otros espacios en considerable detrimento.

Además en lo que respecta al mobiliario, se muestran signos de vandalismo y abandono (ver imagen I.9), que si bien se cuenta con un grupo de seguridad exclusivo para el parque este solamente labora en horas de oficina. Por la noches es un sitio idóneo para actos delictivos además de dar paso a la permanencia de indigentes, alcohólicos y drogadictos (ver imagen I.10), convirtiendo el espacio en una zona de riesgo para los transeúntes.

En el Parque Metropolitano La Sabana existen problemas de accesibilidad, evidenciados en los puntos definidos por el transporte público en los sectores norte, este y sur donde la existencia de paradas de buses genera un flujo peatonal inseguro, dado el flujo vial imperante en la zona, así como la delincuencia y el vandalismo. (ver imagen I.11-I.12)

En cuanto a su entorno inmediato la zona no posee espacio público significativo (ver imagen I.13), minimizando su expresión a las aceras estrechas e invadidas por el automóvil o el mobiliario urbano (ver imagen I.14), además carece de espacios de reunión en los cuales la gente pueda ver gente y apropiarse del lugar generando el verdadero espacio público donde las personas permanezcan y transiten de forma segura y con espacio para actividades culturales propias de la ciudad. (Gehl, 2002)



Imagen I.9: Signos de Vandalismo en el mobiliario urbano.
Fuente: Propia



Imagen I.10: Presencia de Indigentes en la zona.
Fuente: Propia



Imagen I.11: Costado Noroeste del Parque.
Fuente: Propia



Imagen I.12: Parada costado sur del Parque.
Fuente: Propia



Mapa de ubicación de imágenes N° 3

Además según datos proporcionados por la Municipalidad de San José y el MOPT (2000) el Parque Metropolitano La Sabana, se vé presionado por proyectos que se implementarán en un futuro inmediato, mediante la construcción de edificaciones dedicadas a la habitación de alta densidad a gran altura, que busca cumplir con las políticas de repoblamiento de la ciudad.

Por otra parte, se definen espacios viales, al Norte y Sur de La Sabana, para el mejoramiento en la capacidad de volúmenes vehiculares; y a la vez la implementación de un modelo de transporte público masivo que involucra sus alrededores mediatos e inmediatos

Es ante esta problemática que se plantea la siguiente pregunta:

¿Cómo generar un elemento de transición e integración físico-espacial, ambiental y socio-económico que vincule de manera óptima el Parque Metropolitano La Sabana a su entorno mediato por medio de políticas de recuperación, impulsadas por las instancias correspondientes que lideran el plan regional urbano y el plan director municipal para lograr un mejoramiento en la calidad del espacio urbano y la calidad de vida de sus habitantes?.(ver mapa I.3)



Imagen I.13: Alrededores de Colegio Luis Dobles Segrega.
Fuente: Propia



Imagen I.14: Invasión de acera por medio del mobiliario urbano.
Fuente: Propia



Mapa de ubicación de imágenes N° 4



Mapa I.3: Proyección del Parque Metropolitano La Sabana - Parque Chapuí en la Zona de estudio.
Fuente: google earth / Elaboración Propia

SIMBOLOGÍA

- Parque Metropolitano La Sabana
- Flujos a propiciar e incentivar por medio de la propuesta y el transporte público masivo
- Flujo existente a incentivar con la propuesta
- Flujo proveniente de las paradas existentes
- Línea férrea
- Vías de alto tránsito
- Ubicación de paradas de autobús
- ⇌ Proyección de integración de la zona
- Zona de influencia directa o entorno inmediato.

3. JUSTIFICACIÓN

El parque Metropolitano La Sabana fue originalmente planteado por el padre Chapuí bajo la visión de un lugar en beneficio de los más necesitados, convirtiéndose años después en un punto de encuentro para el disfrute de la recreación, el deporte, y la convivencia de la sociedad costarricense a través de la historia.

Hoy en día el acelerado crecimiento urbano en nuestras ciudades y en especial del Gran Área Metropolitana, genera la concentración de la población en más de un sesenta por ciento del total del país según estudios realizados por el PRUGAM (2001), debido al desarrollo de la urbanización, la construcción y a la concentración de los servicios. Como consecuencia de esto se da la expansión urbana, en áreas no aptas o de riesgo, que dan pie al deterioro espacial (ver imagen I.15); y a espacios sin identidad en estado de abandono y propicios para el vandalismo; así como un alto grado de inseguridad (ver imagen I.16); reduciendo el espacio público a su mínima expresión dentro la ciudad.

El presente proyecto recupera y mantiene la identidad del Parque Metropolitano La Sabana como espacio de convivencia y cohesión social que buscó en sus inicios el Padre Chapuí. Además fortalece su proyección



Imagen I.15: Deterioro espacial.
Fuente: Propia



Imagen I.16: Espacio en estado de abandono



Mapa de ubicación de imágenes N° 5

recreativa, deportiva, cívica, cultural y comercial que ha adquirido a través del tiempo.

Por ello la propuesta de integración que se plantea a nivel urbano para el rescate y conservación del Parque Metropolitano La Sabana es:

3.1 Un proyecto que contribuye de manera significativa a la renovación-conservación del parque: al contribuir a la recuperación del espacio público dentro de la trama urbana por medio de recorridos peatonales en busca del mejoramiento de la calidad de vida, ambiente urbano, economía, entre otros de manera integral y sostenible. Se vincula el parque de manera peatonal al entorno mediano logrando una mayor afluencia y permanencia de personas en la zona promoviendo la realización de actividades que refuerzan la vida urbana. (ver imagen I.17)

3.2 Un proyecto de interés ambiental: que mediante la propuesta recupera el espacio urbano de carácter público dentro de la ciudad, conserva la cobertura vegetal e integra el entorno mediano dando continuidad a la mancha verde urbana. Esta hace la función de amortiguador visual y ayuda a controlar las emisiones de CO2 provenientes del entorno urbano, siendo una zona de mucha contaminación del centro de San José. (ver imagen I.18)

3.3 Un punto de afluencia e intercambio de flujos de peatonales y vehiculares: al integrar los flujos de usuarios generados a partir de las paradas en el sector norte de los buses provenientes del corredor Pavas-San José versus los usuarios del tren urbano en el sector sur del parque,

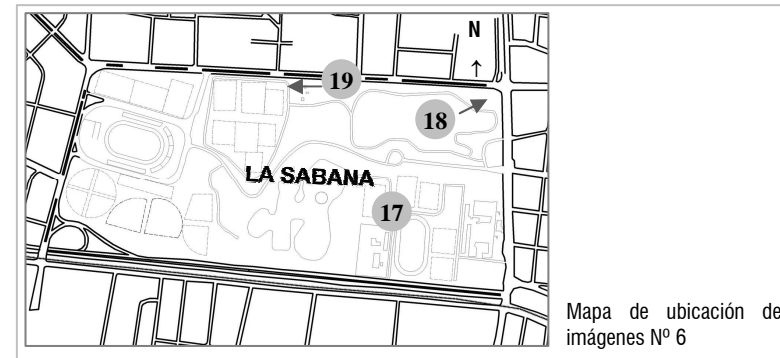


Imagen I.17: Vista interna del Parque.
Fuente: Propia



Imagen I.18: Borde verde al costado nort-este del Parque. *Fuente: Propia*



Imagen I.19: Parada de buses en el costado norte del parque. *Fuente: Propia*



Imagen I.20: Plataforma del Tren de la Costa, Argentina.
Fuente: www.grauwaca.blogspot.com

facilitando el vínculo entre varios sistemas de transporte público. (ver imagen I.19-I.20)

3.4 Un punto de concentración de la población y actividades: debido a que la propuesta favorece la práctica de actividades culturales, cívicas, deportivas, sociales, comerciales (formal e informal) propias de la ciudad. (ver imagen I.21-I.22) lo anterior mediante el ordenamiento del espacio y la inserción de manera integral de la infraestructura necesaria para el disfrute y esparcimiento de la población

3.5 Un proyecto de actualidad que resguarda el patrimonio cultural: ya que recupera espacios deteriorados a lo interno del parque mediante una propuesta contemporánea que no sólo conserva la importancia del mismo, símbolo en la memoria colectiva de los costarricenses. (ver imagen I.23-I.24)

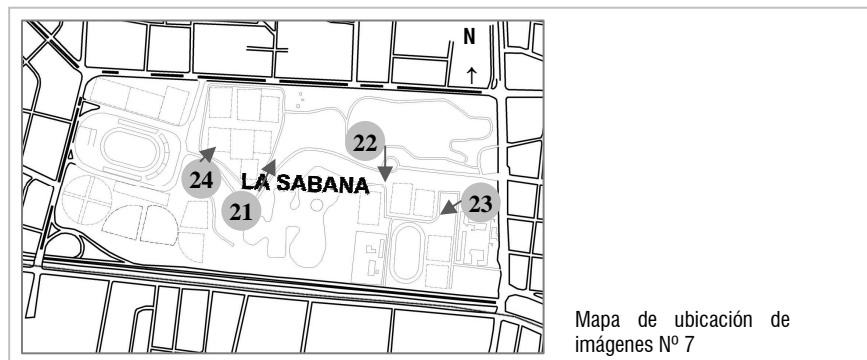


Imagen I.21: Imagen interna del Parque Metropolitano La Sabana.
Fuente: Propia



Imagen I.22: Apropiación del espacio urbano por medio de actividades colectivas. FIA 2008.
Fuente: Propia



Imagen I.23: Torre del Antiguo Aeropuerto. Otro símbolo dentro del parque.
Fuente: Propia



Imagen I.24: La Cruz realizada para la conmemoración del congreso eucarístico en el año 1956.
Fuente: Propia

3.6 Un espacio que genera confort y seguridad peatonal: el espacio brinda la seguridad mediante el diseño de la infraestructura requerida en la solución de paso de las personas bajo la ley 7600 de discapacidad y un diseño universal, entre los dos puntos que conforman el eje peatonal e institucional y los diversos modos de transporte tanto público como privado. (ver imagen I.25-I.26)



Imagen I.25: Acceso universal.
Parque la Paz, Argentina
Fuente: www.images.google.co.cr



Imagen I.26: Acceso peatonal y por medio de bicicleta, ubicado en Argentina
Fuente: www.arquitectura.com

4. DELIMITACIÓN Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación tiene el propósito de evidenciar la importancia de conservar y vincular el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí a las necesidades actuales de la ciudad, como medio para contrarrestar el deterioro espacial y la carencia de espacio urbano.

Esto con el fin de conformar un marco teórico- práctico que sustente el proyecto de diseño en el Parque.

4.1 Delimitación Espacial

El desarrollo de la investigación aborda la ciudad como proceso urbano histórico con el fin de ubicar en la trama urbana la evolución del Parque.

El foco de interés sobre el cual gira la investigación es el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí, y se delimita espacialmente la zona de interés a partir de la periferia de este, tres cuadrantes hacia la trama urbana de su entorno en los cuatro puntos cardinales, tomando como referencia el impacto inmediato del parque en la zona.

4.2 Delimitación Social

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) la zona de estudio cuenta con una densidad de 2.532,9 hab/ km², y se deduce que se trata de un estrato social con alto nivel de educación y porcentaje importante de extranjeros, sin dejar de lado un 13% la población catalogada como adulto mayor.

Sin embargo a pesar de que no solo esta población puede definirse como usuarios del Parque Metropolitano La Sabana, ya que se estima que 100 mil personas visitan el parque cada semana (ICODER, 1999) y se proyectan como futuros usuarios del paso peatonal, el usuario potencial es la población que utiliza diariamente el parque como vínculo para trasladarse de un extremo a otro del mismo.

Los usuarios sobre el cual se basa la investigación son los siguientes:

- a) Profesionales y estudiantes que residen en la periferia o en los alrededores del Parque y transitan por él en sentido norte-sur.
- b) Funcionarios que laboran en las diferentes entidades alrededor del parque Metropolitano La Sabana y transitan a través de este en sentido norte-sur.

Cabe destacar que mediante observación, la población en general que utiliza el Parque Metropolitano Padre Chapuí es de clase media- alta, media –baja esto vinculado al factor adquisitivo de las clase alta que por lo general se moviliza en automóvil.

4.3 Delimitación Temporal

La investigación se desarrolla en tiempo actual, sin embargo se hace un análisis retrospectivo desde el año 1889 a la actualidad para entender la consolidación del Parque Metropolitano La Sabana como espacio recreativo.

En la actualidad el país se enfrenta ante una problemática urbana donde la carencia de espacio público y recreativo es evidente al caminar por nuestras ciudades.

Lo anterior añadido al deterioro ambiental que se sufre producto en gran parte al volumen vehicular que transita por la ciudad y la carencia de vegetación urbana.

Ante esta problemática la autoridades pertinentes han optado por nuevas políticas de desarrollo urbano y recuperación de la ciudad, algunas obras

demostrativas ya han sido finalizadas y otras de mayor magnitud están siendo implementadas como el sistema integral de transporte público (SITP) y las rutas intersectoriales.

Por lo tanto el país se encuentra en una etapa de reestructuración urbana en busca de una mejor calidad de vida y una ciudad más humana, donde prevalece el respeto al peatón.

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo General

Brindar una propuesta de recuperación y rehabilitación urbano-arquitectónica que permita al ciudadano y al usuario del Parque Metropolitano La Sabana acceder eficientemente de forma peatonal, y a la vez, maximice su potencial como punto de encuentro, recreación y cohesión social; realzando su condición de vestíbulo y pulmón urbano dentro de la ciudad de San José.

5.2 Objetivos Específicos

- Identificar los cambios espaciales sufridos a partir de los procesos urbano-históricos en el parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí con el fin de establecer la evolución del mismo a través del tiempo y su valor como espacio público.
- Hacer un diagnóstico de la zona de estudio con el fin de analizar los elementos y fenómenos que están condicionando el estado actual del parque para conocer sus posibles implicaciones y soluciones.
- Proponer una solución de recuperación y rehabilitación urbano-arquitectónica contemporánea del Parque Metropolitano La Sabana para actualizarla a las necesidades del entorno y la ciudad de San José.

Objetivos

6. MARCO TEÓRICO / CONCEPTUAL

6.1 Marco Teórico

La presente propuesta basa su planteamiento teórico en varias teorías de índole urbanas; primeramente aborda el modelo de crecimiento inteligente como eje teórico de crecimiento de la ciudad que se da en la actualidad y que busca ser reflejado en la propuesta.

Teorías del manejo del espacio público, en este caso Parque Urbano, desde la perspectiva de las actividades básicas que realiza el ser humano en su ambiente cotidiano y las actividades propias que realiza en los espacios de esta naturaleza.

Asimismo se enfoca el valor de la peatonización como elemento urbano de rescate y rehabilitación del espacio público, manejado por medio del principio de la seguridad natural.

6.1.1 Modelo Urbano: El Crecimiento Inteligente Smart Growth

Ante el deterioro de la ciudad, diversos urbanistas y arquitectos estadounidenses desarrollaron a inicios de la década de los noventas la teoría Smart Growth o crecimiento inteligente en donde las nuevas tendencias de planificación urbana van ligadas a un crecimiento “inteligente”, dirigida hacia la revitalización de los centros urbanos, evitando procesos de expansión y generando un crecimiento en armonía con la sostenibilidad.

El desarrollo urbano inteligente debe cumplir con las siguientes cualidades:

- Desarrollo económicamente viable, preservando los espacios abiertos y los recursos naturales.
- Planificación de los usos urbanos compresiva e integrada a nivel regional.
- Los agentes públicos y privados colaboran sin fines de lucro en el crecimiento y desarrollo urbano.
- La infraestructura se mantiene y moderniza para los residentes actuales y futuros.
- Se promociona la regeneración y rehabilitación de las viviendas de las áreas degradadas y las edificaciones obsoletas.
- Los centros urbanos y barrios son parte integral de la economía saludable. (Martínez; 2004)

Debido a la carencia de planificación urbana y el creciente deterioro urbano de las ciudades, visible por medio de factores como:

- a) la contaminación ambiental y sónica.
- b) la invasión por parte del automóvil tanto privado como público en el espacio urbano.
- c) el vandalismo, en detrimento de la infraestructura y mobiliario urbano.

Se han tomado a nivel mundial diversas medidas para contrarrestar la problemática por medio de políticas de recuperación y regeneración del espacio urbano.

Es por esto que dado el crecimiento y desarrollo de la ciudad en las últimas décadas, los parques urbanos responden a las dificultades y necesidades de las concentraciones urbanas resultantes. Para este fin se recuperan los escasos espacios dentro de la trama urbana; en este caso el Parque Metropolitano La Sabana, visualizándolo como sitio donde se generen múltiples actividades, según surja la demanda de la ciudad.

6.1.2 Parques Urbanos

A través de la historia los parques urbanos han sido protagonistas en la ciudad.

Desde finales del siglo XIX y hasta la primera guerra mundial, entrado ya el siglo XX, se produce un cambio radical en la historia del hombre y su civilización. La revolución urbana, que se inicia en este siglo, habrá de ejercer su influencia sobre el planteamiento de las zonas verdes en cuanto a su composición y sus funciones. (<http://tdx.cesca.es>)

Se inicia el fenómeno de la urbanización, que se agudizará con la primera etapa de la revolución industrial, impulsando el crecimiento brusco de las ciudades. El aumento de población y la creciente inhabitabilidad de los núcleos urbanos, despertó la necesidad de espacios verdes urbanos y su eficiencia para resolver o al menos atenuar el deterioro ambiental que se estaba dando en las ciudades, primero en Inglaterra y después en Alemania y Francia.

En los planes de desarrollo urbano desde inicios del siglo XIX ya se preveía la existencia de grandes zonas verdes para uso público.

También a lo largo de este siglo además de restaurarse y transformarse antiguos parques privados, se crean un gran número de parques de propiedad municipal. De estos cabe mencionar el Hyde Park, Regent's Park, St. James Park, en Londres, el Central Park en Nueva York, el parque de la Tete d'Or en Lyon y el Bois de la Chambre en Bruselas. En París se crean los parques de Buttes Chaunnont, Monseau y Montsauris. (<http://tdx.cesca.es>)

6.1.3 Manejo Del Espacio Público

6.1.3.1 Actividad humana en la ciudad

De acuerdo con Jan Gehl (1971) en la ciudad se realizan tres tipos de actividades a ser consideradas en la propuesta para asegurar el éxito del espacio público:

- **Actividades necesarias:** son actividades que se deben hacer diariamente: ir a la escuela, esperar el autobús entre otras, ocurren en cualquier momento y espacio sin importar la calidad urbana de este. Se debe buscar la forma en que estas actividades ocurran en circunstancias agradables para el usuario.

- **Actividades Optativas:** son actividades que la gente se ve tentada a hacer en un espacio adecuado y agradable: detenerse a observar gente descansar y disfrutar del espacio. Es necesario asegurar que dichas actividades se realicen en espacios debidamente acondicionados y atraer cada vez más gente

- **Actividades Sociales:** estas actividades se refieren a los encuentros con otras personas; se pueden identificar dos tipos: los grandes encuentros como actividades cívicas, festivales, actividades para las cuales la ciudad debe contar con espacios adecuados; por otro lado están los encuentros en parques, aceras, plazas, donde se puede ver y escuchar gente, ver lo que ocurre en la ciudad. Son encuentros no planeados y sorpresivos. Se pueden considerar de las actividades más importantes que ocurren en la ciudad.

6.1.3.2 Funciones del espacio público

Según Jan Gehl (2002) los espacios públicos a través de la historia han funcionado como lugar de encuentro, comercio y espacio de tránsito, siendo estos los factores sobre los cuales se establece el desarrollo de la ciudad.

Para Gehl los espacios que ofrezcan más cualidades y menos desventajas para el peatón sobre el tránsito vehicular, inspirarán una amplia gama de actividades urbanas.

Las rutas de paseo atractivas y los lugares para detenerse a lo largo del camino incentivan el tráfico peatonal, que a su vez promueven las actividades sociales y recreativas, ya que la gente, al pasear, tiende a demorarse y disfrutar de la escena urbana.

Es por esto que en los últimos años se ha resaltado la importancia de recuperar el espacio público, revirtiéndolo como foco de interés hacia la ciudad con el fin de volverla más atractiva y agradable en pro de la calidad de vida de sus habitantes.

6.1.3.3 Seguridad ciudadana

“Un espacio público atractivo y con gente hace que sea seguro.”

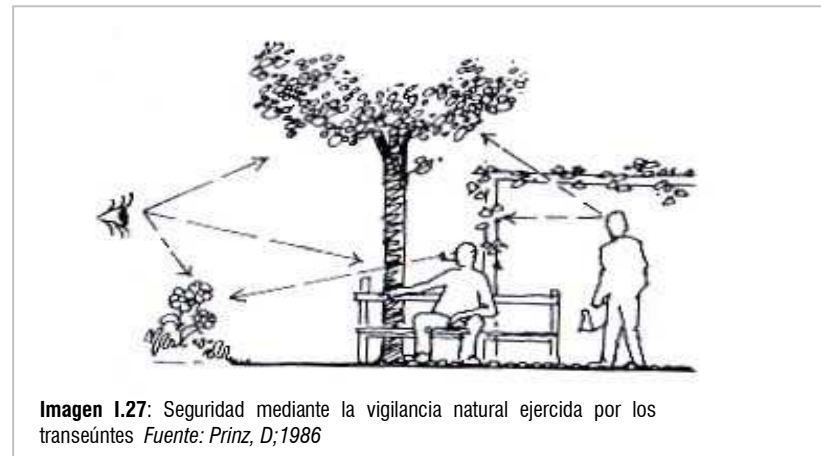
Martínez, 2007

Según el arquitecto urbanista Tomás Martínez (2007) se tiende a reforzar la seguridad de las edificaciones con alarmas, rejas y murallas, pero no se aborda el tema a fondo; el diseño debe incorporar las variables

arquitectónicas y ambientales, que le señalen al potencial delincuente que está siendo vigilado y que, por lo tanto, el riesgo de ser capturado es alto.

Para Martínez basado en la teoría de la urbanista norteamericana Jane Jacobs en la cual vincula el diseño urbano con la seguridad ciudadana y la criminalidad (<http://www.ambientico.una.ac.cr>), el diseño urbano debe fundamentarse en el análisis de las características ambientales de lo no construido y debe promover que la comunidad ejerza la vigilancia natural del sector en el cual reside y desarrolla su cotidianidad. (ver imagen I.27)

El fortalecimiento de la convivencia social en espacios públicos seguros a la escala de la ciudad es un desafío para las políticas sociales, habitacionales, urbanas y culturales.



6.1.4 Peatonización

La peatonización utilizada como medio de regeneración del espacio urbano, busca mejorar la calidad ambiental de la ciudad y para promover el bienestar social.

Haciendo referencia a Francis (1987) en E. Brenes (1995) *“la peatonización es el más fuerte y más influyente movimiento en el proceso de rediseño de calles que ha cambiado el ambiente urbano público de muchas ciudades”*. Es por medio de la peatonización que se espera recuperar el espacio que ha perdido el peatón como protagonista de la vida urbana.

Para E. Brenes (1995) los espacios peatonizados procuran vitalidad y embellecimiento de las áreas urbanas a través de la disminución de la dependencia del automóvil. Se aumentan así las visitas al centro urbano, logrando no sólo un aire más puro, sino una ciudad más humana al darle al peatón la facilidad de movimiento, de buscar, de caminar, de estar, de observar, de compartir, de contemplar, de vivir la ciudad sin el entrar en conflicto con los automóviles.

6.1.4.1 Peatonización como recurso incluyente de la sociedad

Ante esta tendencia el economista e historiador Enrique Peñalosa (2003) menciona que la virtud del espacio público peatonal en nuestras sociedades jerarquizadas, es que este es el único lugar donde todos nos encontramos como iguales. Es por lo tanto, un lugar de interacción, que construye una sociedad más incluyente.

Para este autor el espacio público peatonal de calidad comienza por lo menos a compensar nuestras enormes desigualdades y demuestra respeto por el ser humano, significa buen trato al ciudadano independientemente de su condición social. Una vía peatonal o un parque pueden proveer más satisfacción que incrementos significativos en los niveles de consumo individual.

Es por ello que las áreas verdes dentro de la ciudad cumplen con un objetivo de tipo social y estético, más que uno biológico fundamentalmente.

Su diseño debe estar fundamentado con la mira de integración social con carácter de población. Se deben tener unidades con dimensiones y formas adecuadas a sus funciones y no sólo como los sobrantes de suelo imposibles de lotificar.

En este sentido se ha demostrado en ciudades como Bogotá, en Colombia (ver imagen 1.28) y Curitiba, en Brasil (ver imagen 1.29); que se puede lograr un mejor espacio público urbano y una mejor calidad de vida para todos, heredando mejores ciudades a las generaciones futuras.

Lo anterior es respaldado por un conjunto de acciones incentivadas por los gobiernos como las siguientes:

- a) Una buena concientización y educación urbana por medio de campañas publicitarias de parte de los gobiernos locales.
- b) Un proceso de planificación urbana, donde se toma en cuenta el desarrollo del espacio público.
- c) **Zonas verdes dentro de la ciudad, integradas al transporte masivo.**
- d) Un sistema de transporte masivo de personas eficiente, tanto a nivel de transporte vehicular como peatonal diseñados para este fin bajo las normas del diseño universal.
- e) Incentivando el rescate, la protección de los ríos, y reservas naturales.
- f) Protegiendo el patrimonio histórico y cultural.



Imagen 1.28: Bogotá, Colombia
Fuente: www.bicitekas.org



Imagen 1.29: Curitiba, Brasil
Fuente: www.cideu.org

Bajo esta concepción teórica el proyecto conserva el estado del patrimonio cultural de gran significado para los josefinos y de los costarricenses en general, al ser un espacio que ha sido protagonista en el desarrollo de la historia de nuestro país.

Al mismo tiempo incorpora las tendencias actuales y genera opciones de accesibilidad, ofrece nuevas alternativas de actividades, brinda seguridad peatonal y descongestión vehicular al integrar diversos modos de transporte.

Todo esto tomando en cuenta el rescate, la protección y la integración al medio ambiente dentro de la trama urbana, con el fin de mantener un equilibrio entre lo construido y lo natural que ofrezca una mejor calidad de vida, espacio público urbano y por ende una mejor ciudad.

6.2 Marco Conceptual

Para la realización de este proyecto se hace necesario definir conceptos claves a ser utilizados a través del desarrollo del mismo:

-A-

ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

Sistema de transporte no convencionales amigables con el entorno ejemplo de ello son: tren eléctrico, vías peatonales y ciclo rutas.(PNDU;2003)

ÁREA METROPOLITANA

Un área metropolitana es una región urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y una serie de ciudades satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios, todo ello organizado de una manera centralizada. (<http://es.wikipedia.org>)

-C-

CIUDAD

A través del tiempo varios arquitectos y urbanistas han definido la ciudad desde diferentes puntos de vistas siendo concluyentes en que este es un concepto sumamente complejo y abstracto

“...la imagen que Mumford tiene de la ciudad...la ciudad es el punto de concentración máxima de poderíos y de la cultura de una comunidad. Es el lugar donde los rayos luminosos pero divergentes de la vida se unen formando un haz más eficiente y más rico en significado social...”(Mene,1968, p.13)

CICLO RUTA

Vías exclusivas para las bicicletas que se establecen dentro de la ciudad, dando la posibilidad a las personas de poder trasladarse a las diferentes actividades; trabajo, estudio, compras, recreación de forma segura y saludable, libre de contaminación. (PNDU; 2003)

-E-

ESPACIO PÚBLICO URBANO

Áreas donde se puede ingresar, permanecer, caminar y estar todas las personas. Entre estas están: parques, plazas, aceras, calles, áreas verdes. (Gelh, 1971)

ENTORNO DE LA CIUDAD

“ En términos de la ciencia urbana, el entorno de la ciudad puede definirse como el conjunto de acontecimientos, procesos y agentes externos a la misma, que ejercen una fuerte influencia, en ocasiones inevitable, sobre su devenir” (Fernández Güell: 2000, p. 31)

ENTORNO INMEDIATO

Área circundante al objeto de estudio, que comprende una zona periférica a este, llamada zona de estudio.

ENTORNO MEDIATO

Área más próxima al objeto de estudio, mediante la cual se vincula directamente al entorno inmediato, este papel lo cumplen las aceras, las vías y demás estructuras urbanas que signifiquen un nexo con el entorno inmediato.

ESPACIO PÚBLICO

“No es aleatorio sino por formas de organización. Espacio complementario de los espacios privados que conforman la ciudad, lugares de encuentro, de comunidad, de interacción y de sociabilización.”

-G-

GAM

Gran Área Metropolitana de Costa Rica.

-H-

HABITABILIDAD

“ La armonía del espacio, en una calle, una plaza, en aquel lugar atractivo de recorrer. La relación positiva con el espacio. Es el parámetro que mide la satisfacción con el espacio público.” T. Martínez

-I-

INFRAESTRUCTURA

Redes físicas e instalaciones construidas para el eficiente funcionamiento de los flujos y redes urbanas que permiten el funcionamiento de la ciudad (Ducci, 1989)

-L-

LUGAR (LOCUS)

“ la particular relación con cierta situación urbana, construcciones que le dan forma y sucesos que la han acogido o la cogen y la convierten en un espacio distintivo, único y con significado.” T . Martínez

-M-

METROPOLI

Metrópoli, del latín metropŏlis, y este a su vez del griego (μητρόπολις), metera = madre y polis = ciudad/pueblo. Es la mayor ciudad, donde se centran la cultura y la economía de un país, y generalmente es el centro de sus conexiones internacionales.

En la antigua Grecia, si una ciudad poseía colonias dentro de su organización política esta ciudad era considerada metrópoli colonial. Por extensión este término se aplica también para definir a las potencias coloniales europeas.

La palabra también se usa como definición de área metropolitana, como un conjunto de ciudades adyacentes interconectadas que funcionan juntas como una metrópoli. (www.es.wikipedia.org)

-P-

PARQUE

Terreno (zona verde) destinado a prados, jardines y bosques, para la recreación. Existen diferentes tipos de parques, que se pueden clasificar de acuerdo con los usos o dimensión. (Manual de espacio público,2003)

PARQUE URBANO

Un parque (del francés parc) es un terreno situado en el interior de una población que se destina a prados, jardines y arbolado sirviendo como lugar de esparcimiento y recreación de los ciudadanos. (www.es.wikipedia.org)

PEATONIZACIÓN

Dentro de la ciudad se establecen vías o recorridos exclusivos para el transitar de las personas, generando espacios para caminar más agradables, seguros y saludables, los cuales dan identidad, dinamismo e identidad a la ciudad. (Brenes,1995)

PLANIFICACIÓN URBANA

Disciplina formada por un conjunto de ciencias técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana: zonificar, localizar y dosificar

áreas y servicios de forma efectiva y económica, considerando aspectos geográficos, ecológicos, económicos, sociales, políticos, y establecer los instrumentos jurídicos y administrativos, así como los calendarios para realizar las diferentes actividades.

PNDU

Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

-R-

REHABILITACIÓN URBANA

Intervención física de la ciudad en espacios o infraestructuras existentes, que después de la intervención conservan el uso con el que fueron planteadas originalmente. (Martínez; 2004)

REGENERACIÓN URBANA

Intervención física en la ciudad donde se aprovechan espacios o infraestructura existente y se le dan nuevos usos. (Martínez; 2004)

RENOVACIÓN URBANA

Demolición de un área urbana existente para desarrollar nuevos proyectos urbanos. (Martínez; 2004)

-U-

URBANISMO

El urbanismo tiene como elemento de estudio a las ciudades, desde una perspectiva holística, enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los sistemas urbanos.

Según Munizaga es la "...planificación y forma de la ciudad, condiciones específicas de la vida urbana, la distribución de la población metropolitana, y los patrones de organización de una ciudad" (Munizaga.G.:200)

7. MARCO METODOLÓGICO

7.1 Tipo de investigación

El diseño urbano y la arquitectura se pueden clasificar dentro de las características de la investigación cualitativa. Al ser este modelo de investigación en el cual participan los individuos y la comunidad mediante la investigación-acción la cual permite modificar y transformar el medio donde se lleva a cabo y sobre el que se actúa.

7.2 Metodología

7.2.1 Definición y alcance del proyecto.

El proyecto tiene como eje fundamental plantear una solución peatonal de accesibilidad y transición entre sabana norte y sabana sur, a través del Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí, mediante la cual éste, se integra a su entorno y se recuperan espacios en detrimento por medio del recorrido peatonal a lo interno del mismo.

De igual forma que vincula los diversos modos de transporte que confluyen en torno al Parque.

7.2.2 Diseño metodológico.

El diseño metodológico propuesto para la realización del proyecto fue dividido en tres fases que a la postre dieron origen a cada uno de los capítulos:

7.2.2.1 Capítulo I

Para la realización de este capítulo cuyo fin es mostrar la evolución urbana a través del tiempo tanto de la zona de estudio como del objeto de estudio se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- a.** Revisión de bibliografía relacionada y recopilación de información.
- b.** Identificación y mapeo de la evolución urbana dentro de la zona de estudio.
- c.** Identificación y mapeo de la evolución interna del Parque Metropolitano Padre Chapuí.

7.2.2.2 Capítulo II

En este capítulo cuyo objetivo es mostrar los elementos y factores urbanos que inciden en el estado actual del parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí, se utilizó la metodología del Arq. Tomás Martínez B.Msc (ver esquema1), con el fin de obtener a partir de estos elementos y

factores, recomendaciones a tomar en cuenta en la intervención del parque; para ello se realizaron las siguientes actividades:

- a.** Visita a Entidades Gubernamentales.
- b.** Levantamiento fotográfico.
- c.** Trabajo de campo: recolección y mapeo de elementos.
- d.** Digitalización de la información para establecer el estado actual y tendencias del área de interés
- e.** Esquematización, análisis y síntesis de los elementos.
- f.** Conclusiones y recomendaciones.

7.2.2.3 Capítulo III

Para dar una solución urbano-arquitectónica acorde a las necesidades actuales del Parque Metropolitano La Sabana y la ciudad de San José en la realización de este capítulo se efectuaron las siguientes actividades:

- a.** Uso de las conclusiones y recomendaciones del Diagnóstico.
- b.** Análisis de sitio.
- c.** Planteamiento teórico.
- d.** Zonificación y partido arquitectónico.
- e.** Programa urbano-arquitectónico.
- f.** Propuesta de diseño urbano.
- g.** Propuesta arquitectónica.
- h.** Presentación del proyecto.

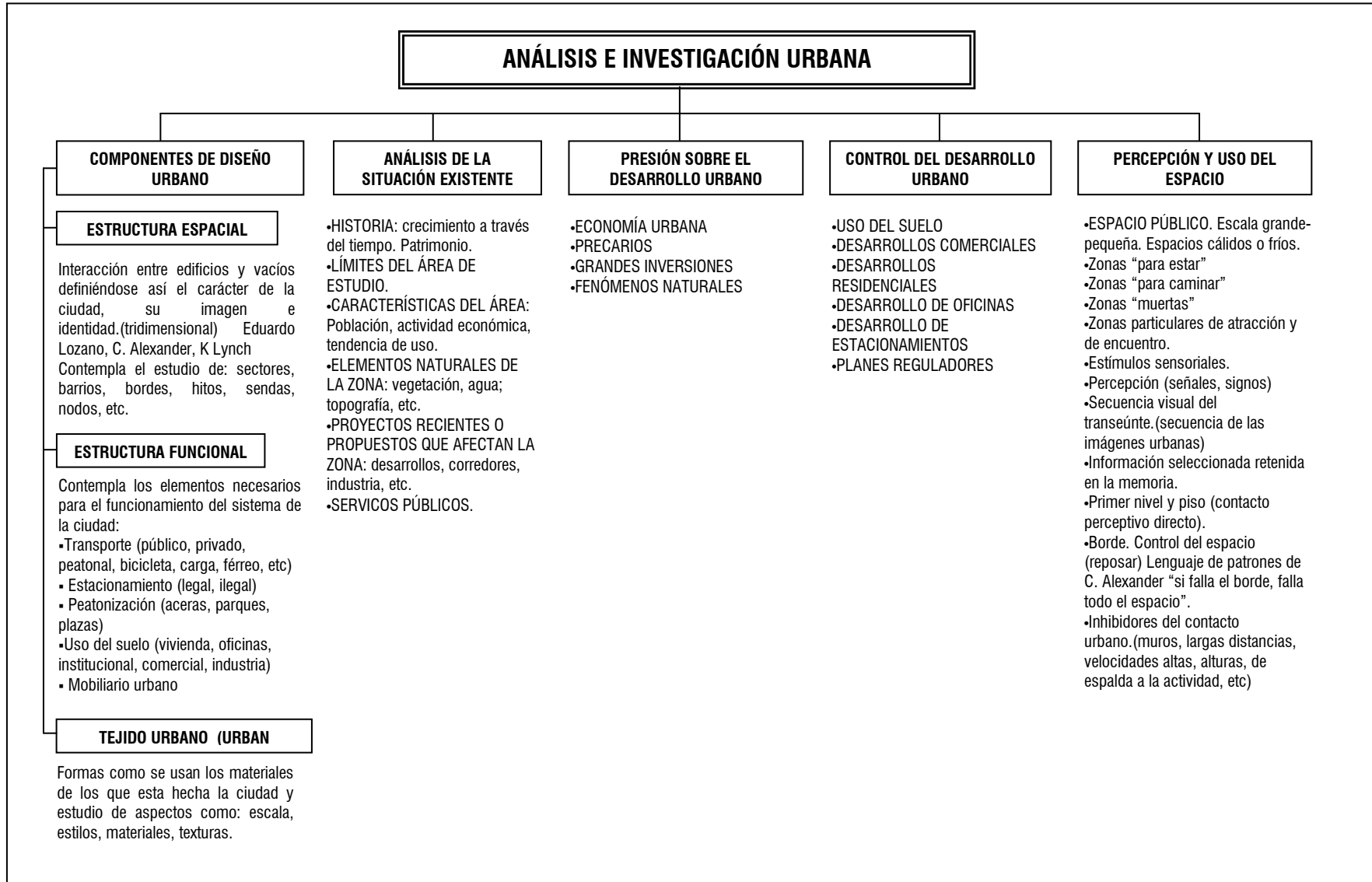


Imagen I.30: Metodología de Análisis Urbano por Arq. Tomás Martínez Baldares Msc.
Fuente: T .Martínez; 2007

8. ESTADO DE LA CUESTIÓN

8.1 Ámbito internacional

8.1.1 Proyectos similares

8.1.1.1 Central Park (Manhattan, USA)

Este símbolo de New York ejemplifica la importancia de los espacios verdes dentro de la ciudad, como lo es en nuestro contexto el parque metropolitano La Sabana.

A diferencia del Parque La Sabana que se convierte en pulmón urbano de manera natural producto de la conurbación que lo rodea; el Central Park fue implantado en su sitio ante la visión de dar un espacio de respiro a la ciudad debido a su eventual crecimiento de la población neoyorkina.

Ante esta situación el poeta William Cullen Bryant y Andrew Jackson Downing, considerado el primer arquitecto paisajista estadounidense, iniciaron una campaña para crear un espacio público urbano al norte de la ciudad de aquel entonces, ya que el plan original de Manhattan también conocido como Commissioner's Plan of 1811, era una inmensa grilla, que no consideraba la topografía, ni los bordes de la isla.



Mapa I.4: Trazado del Parque Central alrededor de 1850
Fuente: Wikipedia



Mapa I.5: Central Park. Hito dentro de la ciudad por su significado y preponderancia entre las edificaciones.
Imagen Google Earth



Imagen I.31: Detalle de puente. Foto: Carlos Ze



Imagen I.32: Belvedere. Foto: Carlos Zeballos

El Central Park fue diseñado por Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux. Ocupa una superficie de 3.41 km² y es un área rectangular de 4 km x 800 m que se extiende desde la calle West 110th al norte hasta la West 59th al sur, y Central Park West al oeste y la Quinta Avenida al este. (ver mapa I.4)

Ellos no imaginarían, al igual que el padre Chapuí que esa iniciativa le daría a la ciudad no sólo un espacio para la recreación y esparcimiento, sino que llegarían a ser su más importante pulmón ambiental, rodeados por edificaciones de gran altura. (ver mapa I.5)

Entre las mayores relevancias del parque está la utilización de puentes, treinta distintos en total (ver imagen I.31) para la separación de las circulaciones peatonales y vehiculares, hundiendo las vías vehiculares en las interfaces de manera que no interfirieran con los peatones, brindando seguridad a las personas al transitar y de la cual carece nuestro Parque Metropolitano.

Así mismo el parque cuenta con edificios complementarios como el Museo de Arte Metropolitano, edificios históricos como el Belvedere (ver imagen I.32), teatros al aire libre, un zoológico para niños, un centro para la ciencia, centros comunitarios y el conocido campo "Strawberry fields forever" dedicado a John Lennon.

Aún así con el tiempo el Central Park al igual que La Sabana sufrió un notable deterioro, particularmente en los años 70 cuando se convirtió en botadero de basura, albergando a delincuentes y drogadictos.

Fue necesaria la creación oportuna de la entidad "Central Park Conservancy", por medio de la cual fue recuperado como espacio de recreación y entretenimiento.

Hoy el Central Park (ver imagen I.33), recibe 25 millones de visitantes al año, siendo uno de los parques más populares del mundo, donde la gente busca refugiarse del concreto, el ruido y la contaminación. *Fuente: moleskinearquitectonico.blogspot.com*



Imagen I.33: Vista aérea del Central Park *Fuente: moleskinearquitectonico.html*

8.1.1.2 Hyde Park+Jardines De Kensington (Londres, Inglaterra)

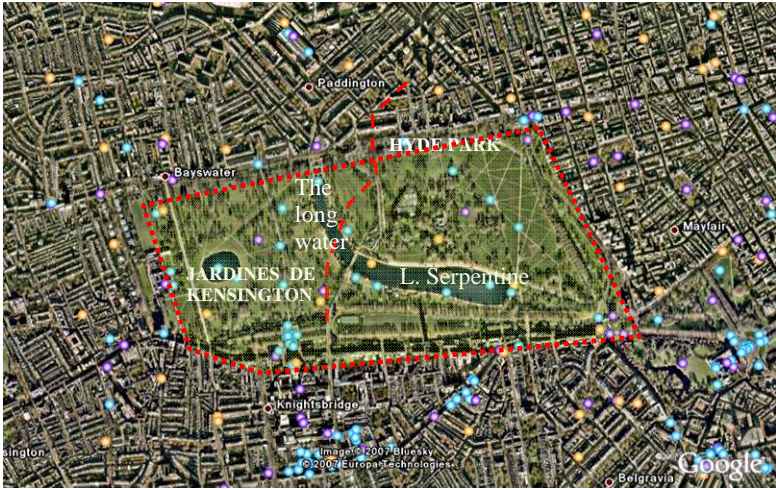
El Hyde Park al igual que el Parque Metropolitano La Sabana se encuentra inmerso en la ciudad como un verdadero oasis en la mancha urbana. (ver mapa I.6)

El Hyde Park es uno de los mayores parques del centro de Londres, Inglaterra, y uno de los parques reales de esta ciudad, con una extensión de 140 Ha y los jardines de Kensington de aproximadamente 110 ha, lo que supone un total de 250 ha.

Este parque al igual que La Sabana cuenta con un lago “el Lago serpentine”(ver imagen 33), el cual divide el parque en dos, siendo el otro sector los jardines de Kensington (ver imagen I.34), donde el lago lleva el nombre de “The Long Water” (Largo de agua).

Los jardines de Kensington antiguamente eran los jardines del Palacio Kensington (ver imagen I.35) y en estos jardines sobresalen las estatuas ubicadas en los recorridos (ver imagen I.36) y una calzada empedrada llamada “The Italian Garden”. *Fuente:en.wikipedia.org*

Una iniciativa de gran importancia en el parque es que cuenta con el servicio de recorrido gratuito costado por la comunidad, y



Mapa I.6: Park y lo Jardines de Kensington dentro de la ciudad de Londres.
Fuente:www.googleearth.com



Imagen I.34: Vista desde el este del Lago Serpentine
Fuente:en.wikipedia.org



Imagen I.35: Vista interna del Hyde Park
Fuente:translate.google.com

operado por conductores voluntarios; que en nuestra sociedad sería interesante involucrar a los adultos pensionados en este tipo de actividades de proyección social.

Las pequeñas unidades cuentan con las facilidades para las personas con discapacidad o adultos mayores. (ver imagen I.38)



Imagen I.36 : Jardines de Kensington, antiguos jardines del Palacio Kensington.
Fuente: www.guiadeviaje.net



Imagen I.37: Estatua de Peter Pan en los Jardines de Kensington, una de más bellas y admiradas. *Fuente: bracecooper.blogspot.com*



Imagen I.38: Alternativa de movilidad dentro del parque.
Fuente: <http://www.royalparks.org.uk>

8.1.1.3 Recuperación Bosque Chapultepec (D.F. , México)

El Bosque de Chapultepec es el parque urbano más importante de México. El Bosque “Chapultepec” cuyo significado en nahuatl es Saltamontes, es una de las pocas zonas verdes con que cuenta la ciudad de México, mide 647.5 hectáreas y está compuesto por tres secciones. Fuente: redescolar.ilce.edu.mx

Sin embargo la falta de conciencia en los visitantes, produjo al parque una severa crisis en cuanto al deterioro espacial, ambiental y físico.

El deterioro forestal, la contaminación por medio de productos de desecho y el aumento de la fauna nociva. La excesiva concentración del público visitante y a la falta de funcionalidad en vialidades, circulaciones peatonales y jerarquía de accesos, generaron en los últimos 20 años un gran impacto ambiental negativo en el Bosque.

Ante esta situación fue necesaria la creación de la fundación Revive Chapultepec, mediante la cual se captó dinero y se proyectó un Plan Maestro integral de rehabilitación ambiental, hidráulica, histórica y paisajística (ver imagen I.39 a I.44). Además de proyectos puntuales de servicios y reordenamiento de comercio.

antes y después



Imagen I.39-I.40: Acceso a Leones Fuente: www.revivechapultepec.org



Imagen I.41-I.42: Avenida Acuario Fuente: www.revivechapultepec.org



Imagen I.43-I.44: Canales Fuente: www.revivechapultepec.org

Entre los proyectos desarrollados se tiene:

8.1.1.3.1 Parque Tamayo: Cuenta con una pérgola equipada con mesas y sillas para hacer picnics, área de comida y juegos infantiles, tiene una superficie de 14.7 hectáreas. Se ubica entre los Museos Tamayo Arte Contemporáneo y Nacional de Antropología. Se inauguró en mayo de 2006. (ver imagen I.45).

8.1.1.3.2 Trotapista Gandhi: Espacio destinado a las prácticas deportivas. Tiene una extensión de 8.2 hectáreas cuenta con una pista de un kilómetro de longitud. Se encuentra ubicado entre la Avenida Gandhi y la Calle Rubén Darío.(ver imagen I.46)

8.1.1.3.3 Calzada del Rey: Una de las avenidas más importantes de la Primera Sección por su trazo, dimensión y orientación ya que une a Molino del Rey con el Cerro del Saltamontes. En esta calzada, se plantó un eje de ahuehuetes, cuyo nombre significa “Viejo del Agua”, especie que desde 1921 fue designado Árbol Nacional de México. Este espacio se remodeló a partir de la ejecución de la primera etapa del Plan Maestro, se crearon zonas de descanso y se sembraron nuevos ahuehuetes. (ver imagen I.47)

Fuente:www.revivechapultepec.org



Imagen I.45: Vista interna Parque Tamayo.
Fuente:www.revivechapultepec.org



Imagen I.46:Trotapista Gandhi.
Fuente:www.revivechapultepec.org



Imagen I.47: Calzada del rey.

Fuente:www.revivechapultepec.org

8.2 Ámbito Nacional

8.2.1 Legislación

El espacio denominado Parque Metropolitano La Sabana es de suma importancia tanto a nivel urbano en su función vestíbulo y pulmón verde dentro de la ciudad, así como testigo presencial de la evolución cultural y económica en nuestro país a través del tiempo.

Ante esta situación se ha hecho necesario resguardarlo con leyes que lo protejan y regulen las intervenciones a su espacio físico. Por esta causa es que el 10 de noviembre del año 1993 se promulga la ley 7361 a raíz de la ampliación de La Avenida de Las Américas, una obra de interés público, pero que choca con el destino original del terreno.

8.2.1.1 Ley de protección del parque

Artículo 1.- Prohíbese realizar construcciones en el Parque La Sabana Padre Chapuí, entendido éste como la propiedad descrita en el párrafo primero del artículo 5 de la Ley No. 3656 del 6 de enero de 1966.

También se prohíbe cerrar espacios en el referido Parque, con mallas, cercas u otros medios, que impidan al público en general el uso de la propiedad, para prácticas deportivas y de recreación; excepto las áreas

en las que actualmente se ubican la piscina María del Milagro París, los gimnasios y el Estadio Nacional.

Como excepción, además se permitirá realizar obras de conservación y mejoramiento en las instalaciones existentes, para atención y actividad del público, así como la construcción de canchas y de otras instalaciones deportivas, siempre y cuando sean al aire libre y no se encuentren aisladas por vallas, cercas u obras parecidas.

Artículo 2.- Rige a partir de su publicación en la Gaceta.

Fuente: Diario la Gaceta N° 226, Jueves 25 de noviembre de 1993

Anteriormente existe la ley n° 1667, del 18 de octubre de 1953, donde el gobierno de Costa Rica cedió La Sabana a la Dirección General del Deporte; terrenos que conforman actualmente el Parque Metropolitano La Sabana. Siendo en la actualidad El Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación (ICODER), el ente al que le compete definir la realización y los alcances de esas obras de conservación y mejoramiento.

Así mismo en el ámbito cultural, según el informe técnico para la apertura del expediente de la declaratoria patrimonial bajo decreto de la República se declara al Parque Metropolitano Padre Manuel Antonio Chapuí, patrimonio cultural quedando así igualmente bajo el amparo de esta ley.

8.2.1.2 Ley de patrimonio cultural

Se decreta:

Artículo 1: Declarar e incorporar al patrimonio histórico-arquitectónico de Costa Rica, el inmueble conocido como el Parque Metropolitano La Sabana, inscrito en el Registro Nacional, Sección Real Nº 340475, 340476 y 340477, ubicado en el Distrito de Mata Redonda del cantón central de la provincia de san José, propiedad del Estado, cédula jurídica Nº 2-000-045522, bajo la administración del Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación.

Artículo 2: Esta declaratoria prohíbe la demolición total o parcial del inmueble, e igualmente su remodelación parcial o total, sin la autorización previa del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte.

Artículo 3: Rige a partir de su publicación.

Fuente: Diario la Gaceta Nº 39, Viernes 23 de febrero de 2001.

8.2.2 Proyectos relacionados

Aunque a nivel nacional no se encuentran casos similares en cuanto a la magnitud del Parque Metropolitano La Sabana el proyecto se ve afectado por diversos proyectos o lineamientos en la zona de estudio.

8.2.2.1 **Planteamientos establecidos por el Plan Regional Urbano Del Gran Área Metropolitana (PRUGAM)**

Según el Arquitecto Eduardo Brenes, Director del Proyecto PRUGAM este ente plantea a nivel urbano el rescate de la ciudad, mejorando en ella la seguridad, rescatando los espacios públicos y lugares de encuentro, como lo es el Parque Metropolitano La Sabana en busca de una mejor calidad de vida por medio de recursos como desmotivar el uso del vehículo dando una solución integral de transporte público eficiente, al igual que impulsar los recorridos peatonales y las ciclorutas.

8.2.2.1.1 La ciudad que queremos

En la primera etapa del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, con la participación activa de la ciudadanía surgieron las siguientes pautas para establecer el tipo de ciudad que se quiere y deben buscar los proyectos de índole social como es el presente:

- Una ciudad para la gente, no para el automóvil, con prioridad para el transporte público masivo y el peatón, y con circulación vehicular controlada.
- Una ciudad compacta, densa, habitable y habitada, segura, agradable y funcional, ambientalmente sostenible, socialmente segura y económicamente competitiva.
- Una ciudad con edificios residenciales de un máximo de cuatro pisos, que opere bajo el concepto de multifuncionalidad: donde haya espacio para el deporte, para el trabajo y para el comercio, y que cuente con áreas verdes.
- Una ciudad con la cual se identifiquen sus habitantes.

Asimismo se busca implementar una serie de intervenciones estatales que lleve a la realización concreta de este ideal de ciudad, entre ellos el aprovechamiento del corredor existente para la instalación de un tren eléctrico entre Alajuela y Cartago; una ruta rápida exclusiva para el transporte público entre Pavas y San José; que afecta directamente la propuesta y la electrificación subterránea de la ciudad capital; algunas áreas de peatonización y varios proyectos de vialidad, cuya inversión es realizada por el MOPT. (M, Guzmán, 2006 en www.conicit.go.cr)

8.2.2.2 Sistema integrado de transporte público (SITP), por MOPT.

8.2.2.2.1 Propuesta de regeneración urbana corredor de Sectorización Pavas-San José.

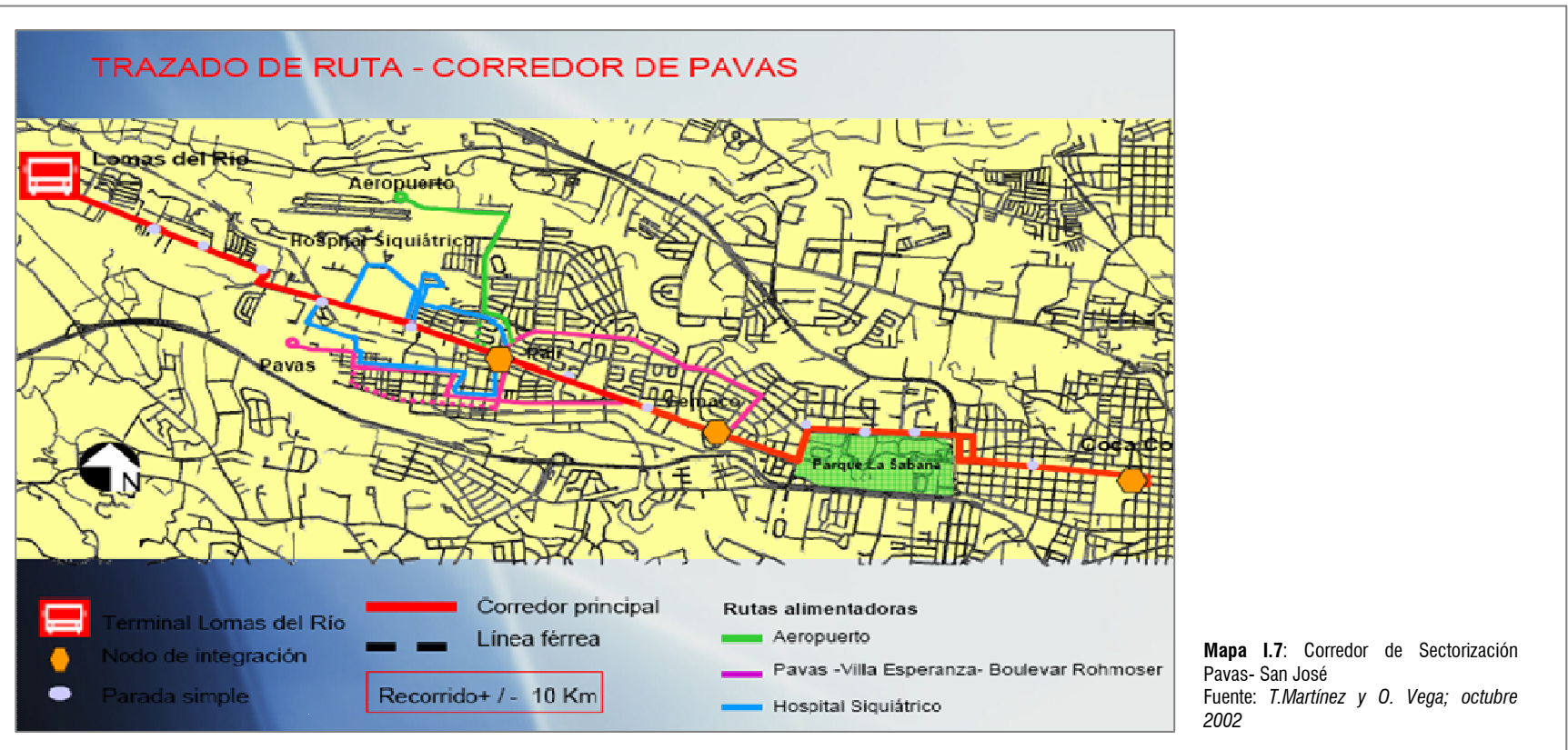
Según la ministra de Obras Públicas y Transporte Karla González desde la renovación de concesiones del 2000 se habló de las mejoras que tendrían los usuarios. Entre ellas la reorganización de rutas o sectorización para hacer un uso más eficiente del transporte público. Por medio de los corredores de transporte masivo, que dividirán a la ciudad en nueve sectores. En cada uno se conformarán consorcios de transportistas para brindar el servicio a través de rutas alimentadoras que llevarán a los pasajeros a una estación intermedia donde abordarán unidades de mayor capacidad para llegar a San José. Según la ministra, el proyecto exige crear carriles exclusivos para los autobuses. <http://www.nacion.com>

Específicamente la propuesta del corredor de Sectorización Pavas-San José (ver mapa I.7), cuya intervención va desde Lomas del Río en Pavas hasta la Coca Cola en el centro de San José, cuenta con dos paradas en el sector Norte del Parque Metropolitano La Sabana. Esta busca una red vial de conectividad jerarquizada y un sistema de transporte público integral con rutas diametrales e intersectoriales, así como rutas de travesía para vehículos privados y nodos de intercambio entre alternativas de transporte.

Fuente: Modelo Urbano Prugam

Es de vital importancia una zona de transición a través del Parque Metropolitano La Sabana que vincule los dos medios de transporte masivo que bordearían el parque. Estos son, el corredor al

costado norte, en el cual se dan dos paradas de bus; y el servicio de tren en el costado sur, al igual que las paradas de autobús en ese sector.



Ante la evidente implementación del corredor se presenta su comportamiento en sitios puntuales, de especial interés para este proyecto debido a que se ubican en el entorno mediano de la zona de estudio:

8.2.2.2.2 Intersección Calle 42 - Autopista General Cañas y Avenidas de las Américas

En la propuesta realizada por los Arquitectos Jorge Omar Vega y Arq.

Tomás Martínez Baldares (ver imagen I.48) se utilizaría el control electrónico para paso vehicular y peatonal, dando una especial atención a estos últimos que en la actualidad son inexistentes.

Además proponen la Integración de franjas verdes con arborización arbustiva de baja altura que no obstruyan la visibilidad de conductor ni del peatón en las zonas de paso.

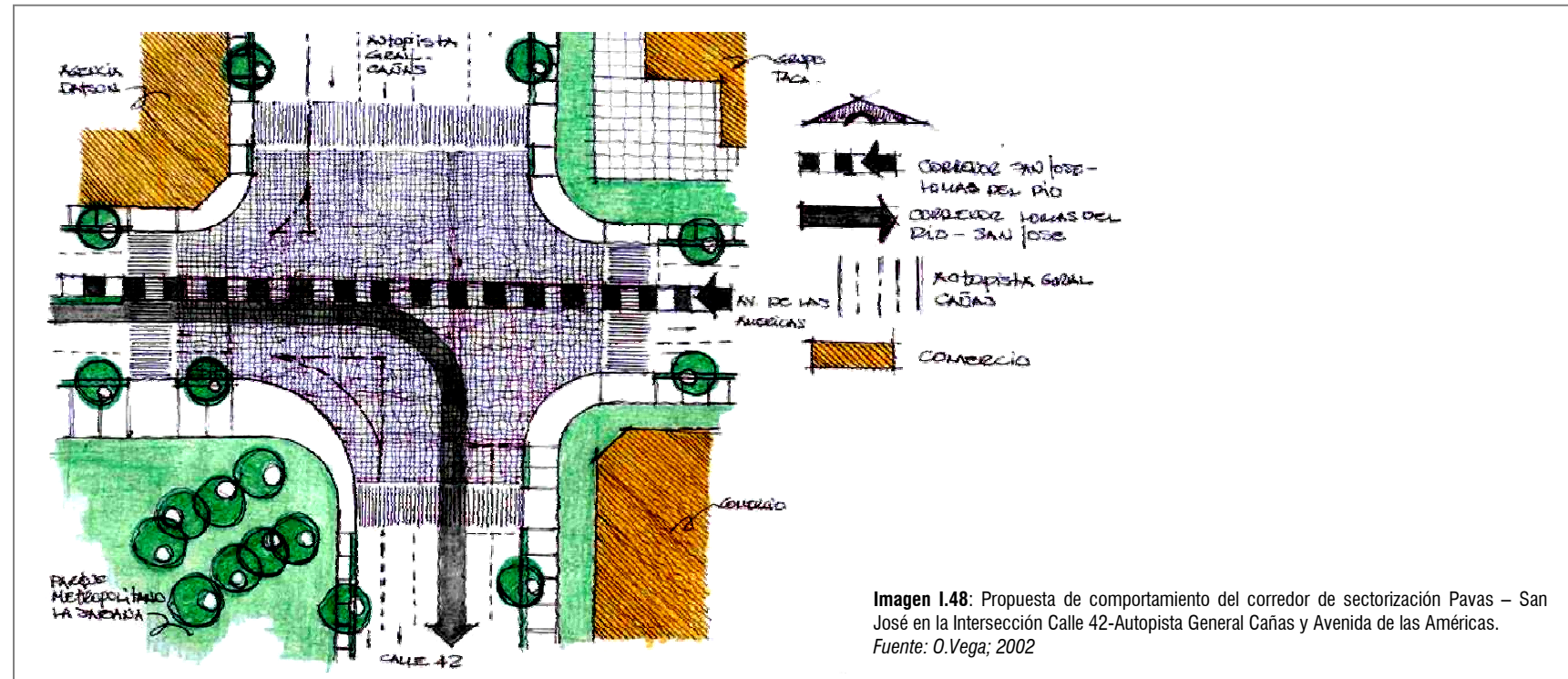


Imagen I.48: Propuesta de comportamiento del corredor de sectorización Pavas – San José en la Intersección Calle 42-Autopista General Cañas y Avenida de las Américas.
Fuente: O.Vega; 2002

8.2.2.2.3 Parada simple ICE-La Sabana

Según el arquitecto Jorge Omar Vega en la actualidad, el parque Metropolitano la Sabana esta fragmentado por las vías de alto tránsito que circulan al parque la Sabana, contenedores de un gran volumen vehicular compuesto por transporte público, privado y de carga.

Por medio del diseño urbano de la parada (ver imagen I.49-I.50) donde se ubica el ICE, sobre la avenida de las Americas se permite la integración del espacio público especialmente a través del área de estaciones y pasos peatonales aprovechados para el mejoramiento del entorno mediano.

La propuesta permite la conservación y reducción de la isla central como un espacio verde arborizado y jardinado.

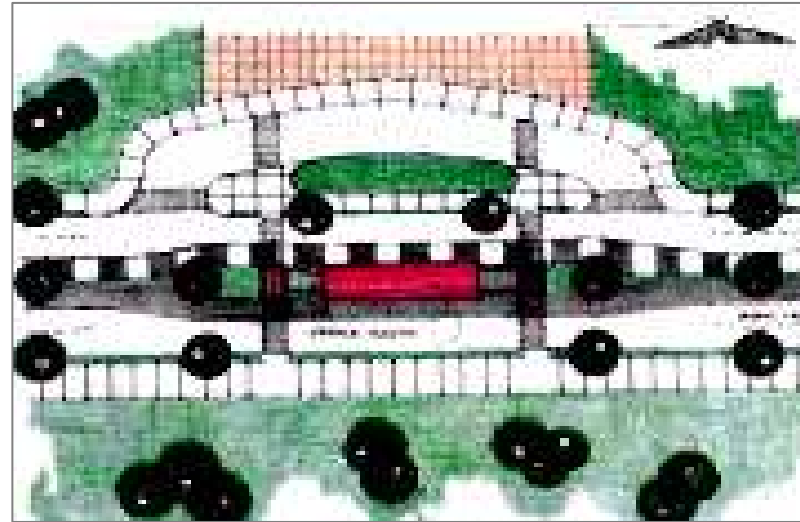


Imagen I.49: PLANTA. Propuesta de parada simple para el corredor de sectorización Pavas- San José en el sector ICE-Sabana. Fuente: O.Vega; 2002



Imagen I.50: ELEVACIÓN. Propuesta de parada simple para el corredor de sectorización Pavas- San José en el sector ICE-Sabana. Fuente: O.Vega; 2002

8.2.2.3 Proyecto de ampliación del eje vial costado sur (Librería Universal-MAG)

Según el MOPT el proyecto sobre la ruta nacional N° 167, consiste en la ampliación de 4 carriles la sección de 2,9 Km comprendida entre el MAG y la Universal en Sabana Sur. (ver imagen I.51)

Se harán dos aceras y cuatro carriles así como un paso peatonal en el centro de los cuatro carriles, para agilizar la entrada y salida al centro de San José. (ver imagen I.52) Fuente: www.nacion.com

Esta propuesta afecta proyecto debido a que genera un aumento en el flujo vehicular, ante lo cual es interesante la integración de dicho proyecto hacia los nuevos planteamientos en la zona, que genere fluidez y seguridad peatonal del parque hacia el entorno mediano y la parada del ferrocarril.

8.2.2.4 Proyecto demostrativo para la recuperación de cobertura vegetal urbana dentro del área metropolitana de San José.(PRUGAM)

Con este proyecto se busca recuperar las áreas verdes y los senderos arborizados dentro de la ciudad, tanto por su importancia como amortiguadores de la contaminación a lo interno de la misma como en pro del enriquecimiento visual del paisaje urbano. (ver imagen I.52)



Imagen I.51: Zona de intervención de la propuesta de ampliación vial costado sur, ruta nacional n° 167

Fuente: Propia

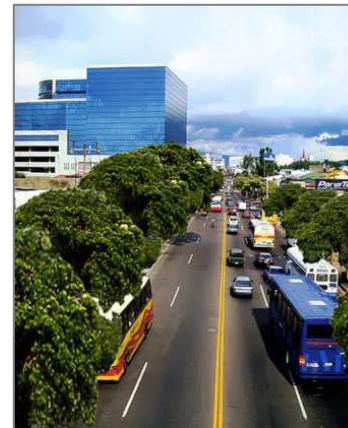


Imagen I.52: Proyecto Floresta Urbana. Prugam.

Fuente: img238.imageshack.us



Imagen I.53: Siembra de árboles en la vía pública. Fuente: img238.imageshack.us

Este proyecto demostrativo por parte del Prugam comprende la zona central del cantón de San José con la clara intención de integrarlo con las zonas arborizadas existentes. (ver imagen I.53)

Debido a esto la propuesta sobre el Parque Metropolitano la Sabana busca integrarse de manera óptima para generar el efecto de sumatoria entre las áreas verdes de la ciudad, no sólo como efecto visual sino como espacios para ser recorridos de manera peatonal.

8.2.2.5 Iluminación de parque en zonas urbanas

Esta es una obra demostrativa realizada por el PRUGAM, la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, y el Instituto Nacional del Deporte, con fondos de la Unión Europea y del Gobierno de Costa Rica.

Fuente: www.prugam.go.cr

La Sabana, está dentro de los dieciséis parques de zonas urbanas a los cuales se les dotó de iluminación con el fin de procurar la recuperación y mejora del espacio público, reduciendo las zonas oscuras dentro del mismo propensas a robos y vandalismo, así como mejorar significativamente la seguridad ciudadana y fomentar la calidad del espacio público, las

actividades sociales, culturales y de recreación durante las horas nocturnas en el pulmón capitalino de setenta y dos hectáreas. (ver imagen I.54)



Imagen I.54: Nueva iluminación al lado del Lago.

Fuente: propia

8.2.2.6 Sustitución de árboles por especies nativas.

Este es un plan a desarrollarse por etapas impulsado por el Instituto Nacional de Biodiversidad (INBio), la Municipalidad de San José, el Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación y Scotiabank.

En su desarrollo se talarán los eucaliptos, cipreses y pinos para sustituirlos con especies nativas como Cas, Jinocuabe, roble de Sabana y Lorito.

Para Armando Soto, botánico del Instituto Nacional de Biodiversidad (INBio). *“Estos árboles asumirán su rol ecológico natural... varios de ellos son de crecimiento rápido, la mayoría poseen flores y frutos vistosos, y atraerán aves propias de la zona, como las viuditas, yigüirros, reinitas y pechoamarillos”*

Este es un factor de suma importancia para este proyecto ya que enriquece no sólo la visual sino que incentiva la llegada de fauna, haciendo llamativo el recorrido y placentera la estadía en el parque.

8.2.2.7 Nuevo estadio nacional.

El proyecto se construirá con el aporte de \$60 millones por parte del gobierno chino y se estima que esté finalizado para a principios del 2010. Según Osvaldo Pandolfo presidente del Consejo de Deportes y viceministro de Salud, en su entrevista para el periódico La Nación la nueva infraestructura se *“localizará en el mismo sitio donde se encuentra el actual estadio y tendrá una capacidad de 40.000 a 45.000 aficionados, además contará con una pista de atletismo y parqueos subterráneos”*.

Cabe destacar que en la actualidad el estadio posee una capacidad de 13.400 aficionados.

Así mismo Pandolfo explicó que el nuevo estadio es de diseño chino y será dirigido por ingenieros, arquitectos y técnicos de ese país al igual que la mano de obra.

Ante esta nueva obra el parque se ve obligado a responder a las necesidades actuales y renovarse con alternativas de movilidad ante los flujos generados a partir de este polo de atracción dentro del mismo.

8.2.2.8 Nuevos desarrollos verticales alrededor de La Sabana

Los alrededores del Parque Metropolitano La Sabana se encuentra en un estado de crecimiento acelerado por parte de los desarrolladores de proyectos mixtos de vivienda, oficina y comercio en vertical.

Contando en este momento diez de estas edificaciones con el visto bueno de la Municipalidad de San José. Algunas de esas solicitudes ya se han concretizado como lo son Brisas del Oeste y Vista del Parque en Sabana Oeste y Condado del Palacio al Norte. (ver imagen I.55)

En cuanto a las edificaciones previstas se tiene Torres del río el cual consiste en cinco torres de doce a quince pisos, Torres del parque con dos edificios de diecisiete pisos al Norte del parque, así como dos edificaciones más propuestas para esta zona en igual cantidad de niveles. (ver imagen I.56) Al costado sur lo mismo que al este se propone una edificación en cada sector, siendo localizada al este, contiguo a las Oficinas de LACSA. Por otro lado al costado oeste se plantea un edificio sobre el complejo las tunas de diecisiete a veinte pisos. (ver mapa I.8)

Fuente: *Municipalidad de San José*

Este gran número de edificaciones viene a ser en el Parque Metropolitano, un factor importante ya que ayuda a generar un borde para el parque, pero al mismo tiempo podría funcionar como el patio de todas estas edificaciones.

Existen dos posibilidades ante este crecimiento: Que los nuevos pobladores efectivamente utilicen las instalaciones e infraestructura, siendo necesario una mayor respuesta por parte del parque, como que estos no adopten el espacio y se remitan a centros privados para su recreación debido a su condición económica.



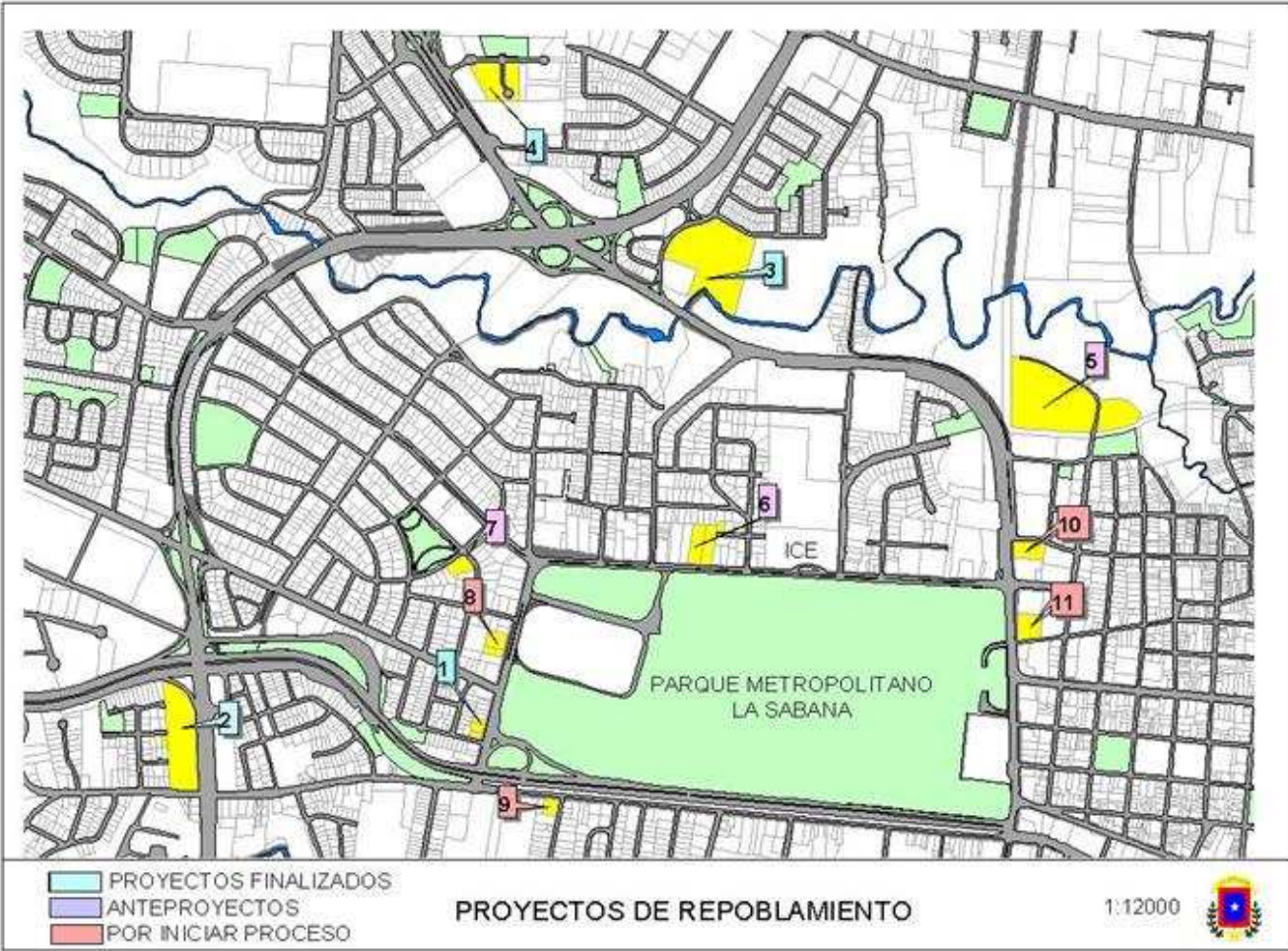
Imagen I.55: Brisas del Oeste. Torre habitacional al Oeste del parque.

Fuente: *Propia*



Imagen I.56: Edificaciones al costado norte del parque.

Fuente: *Propia*



Mapa 1.8: Mapa de ubicación de los proyectos construidos y a construirse en los alrededores del Parque Metropolitano la Sabana.

Fuente: *Municipalidad de San José.*

8.2.3 INVESTIGACIONES RELACIONADAS

Se investigó en las bibliotecas de las principales Universidades Estatales y privadas que poseen sedes en el área de San José, así como sus bases de datos correspondientes; donde se halla únicamente dos proyectos relacionados de forma directa con la presente investigación.

8.2.3.1 Saneamiento de Parques Públicos. Parque La Sabana Padre Chapuí.

Proyecto de Graduación, Ingeniería Civil, UCR, 1983.

Realizado por: Abdías Sáenz Corella

Sáenz realiza esta investigación desde la perspectiva de las instalaciones sanitarias necesarias para el óptimo funcionamiento en parques públicos centrándose en el caso del Parque Metropolitano La Sabana.

El investigador hace un breve análisis de la demanda de área de recreación en el área metropolitana vs la cantidad de población para justificar la necesidad de espacios como este dentro de la ciudad, así como su debido mantenimiento y funcionamiento.

Para esta investigación Sáenz divide el parque en seis zonas similares en área definidas por el tipo y densidad de uso, siendo estas estudiadas en

horas pico para determinar la frecuencia de uso real de las instalaciones y la demanda de instalaciones sanitarias adecuadas en el parque.

8.2.3.2 Centro de Alto Rendimiento

(Diseño de instalaciones en el Parque Metropolitano La Sabana)

Proyecto de graduación, Arquitectura, UCR, 2004.

Realizado por: Javier Soley Pérez

En esta investigación Soley plantea una serie de datos acerca de la frecuencia de uso del parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí así como la capacidad de cada uno de los recintos deportivos que en este se encuentran, con el fin de justificar el diseño de una estructura macro de alto rendimiento deportivo donde se lleven a cabo diversas disciplinas. En este caso Soley ubica su diseño en el sector del actual gimnasio nacional.

De esto se concluye que debido al desarrollo urbano al que se encuentra sometida la zona de estudio, a la implementación de proyectos de vialidad que afectan directamente la periferia del parque y a la creciente necesidad de espacio público en nuestra ciudad, es de vital importancia inyectar a lo interno del Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí elementos de índole urbano que lo integren de manera eficiente a su entorno y por medio de los cuales, se refuerce su vocación como espacio urbano para el disfrute de la ciudadanía.

CAPÍTULO I EVOLUCIÓN URBANA

El objetivo de este capítulo es identificar los cambios espaciales sufridos a partir de los procesos urbano-históricos en el parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí con el fin de establecer la evolución del mismo a través del tiempo.

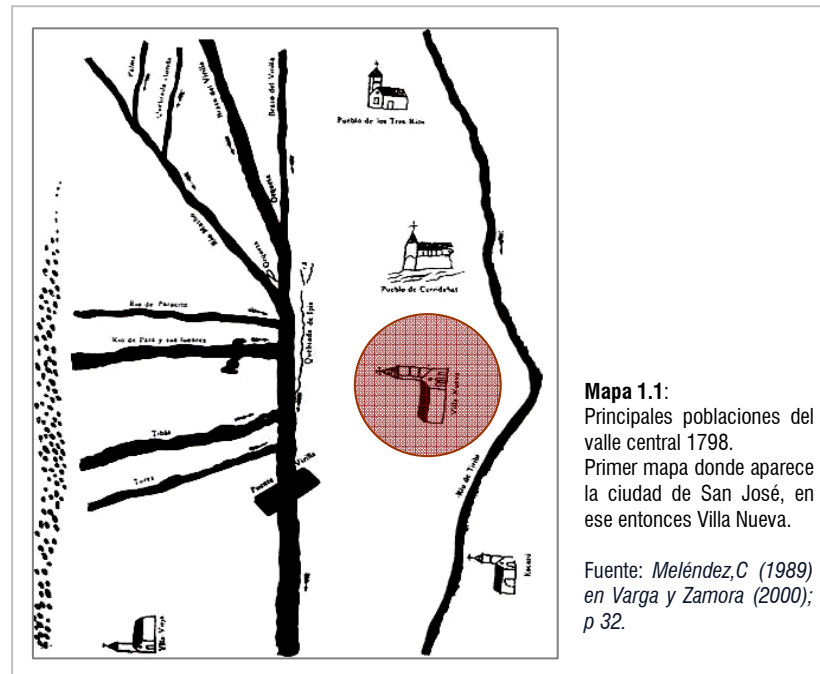
Para esto se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- d. Revisión de bibliografía relacionada y recopilación de información.
- e. Identificación y mapeo de la evolución urbana dentro de la zona de estudio.
- f. Identificación y mapeo de la evolución interna del Parque Metropolitano Padre Chapuí.

Para este proyecto es de suma importancia la evolución espacial de la trama urbana de la ciudad de San José a través de la historia, generando un preámbulo para situar en este proceso la evolución del Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí y su consolidación como espacio público dentro de la ciudad; logrando el arraigo por parte de los josefinos y de los costarricenses en general.

"Cuatro leguas al Norte de Aserri, en un llano muy ameno, está una poblazón con el diminutivo de Villita, porque ahora se va formando. Compónese de once casas de teja y quince de paja, sin formar plaza ni calle. Faltábale agua y se ha conducido por acequias; la iglesia es la más estrecha, humilde e indecente de cuantas vi en aquella provincia; su titular San José."

Es así como el obispo Agustín Morel de Santa Cruz en el año 1751, empieza la descripción más antigua de la que según el historiador Juan José Rodríguez se tiene registro sobre San José. (ver mapa 1.1)



Con el fin planteado anteriormente se hace una breve reseña de la evolución urbana de la ciudad de San José y el papel que ha cumplido espacialmente La Sabana dentro de la misma.

1. Evolución urbana de la ciudad de San José

Según los historiadores Vargas,G y Zamora,C (2000) hacia la primera mitad del siglo XVIII se dio el establecimiento de lo hoy se conoce con el nombre de San José en el Valle de Aserri, esto con la finalidad de tener control sobre algunos poblados que se venían consolidando independientes de la capital de ese entonces, Cartago.

El nacimiento de lo que en primera instancia se conoció como Boca del Monte en 1737, se dio de forma dificultosa debido la negativa de los vecinos a agruparse entorno a la ermita por la carencia de agua en el lugar. Para solucionar este inconveniente *“se mando a sacar una taujía del río Torres”*. (Nuñez,1923 en Álvarez, Y; 2000) Sin embargo los habitantes aún no se mostraban anuentes al cambio; ante lo cual fue necesario que el *“alcalde de Cartago, Tomás López de Corral, en 1755 ordenara a los vecinos agruparse definitivamente bajo la campana de la iglesia de San José.”* (González Víquez; 1973 en Álvarez, Y; 2000)

El desarrollo de San José fue lento, pero ya para el año 1761 la pequeña ciudad iniciaba en la intersección de dos caminos, a partir de los cuales se da su desarrollo en dos ejes orientados de norte a sur y de este a oeste, que empiezan a definir una trama urbana con cuadrantes y elementos importantes como plazas y templos.

Para este entonces la villa se vio favorecida con el testamento del Padre Manuel Antonio Chapuí el cual donó sus propiedades localizadas en la Villa de Boca del Monte, que comprendían según González Víquez (1973), lo que es hoy en día la ciudad de San José a excepción de Cuesta de Moras. Estos terrenos fueron fraccionados en forma desordenada a juzgar por la figura irregular de lo que hoy es Mata Redonda (La Sabana).

Producto entre otros factores al desarrollo de la actividad tabacalera, la ciudad experimenta un crecimiento urbano significativo durante el período de 1751 a 1793. Partiendo de los ejes centrales se definió un núcleo urbano habitacional–comercial donde habitaban los más acaudalados y barrios periféricos donde se ubicaban los sectores menos pudientes como artesanos, jornaleros y dependientes.

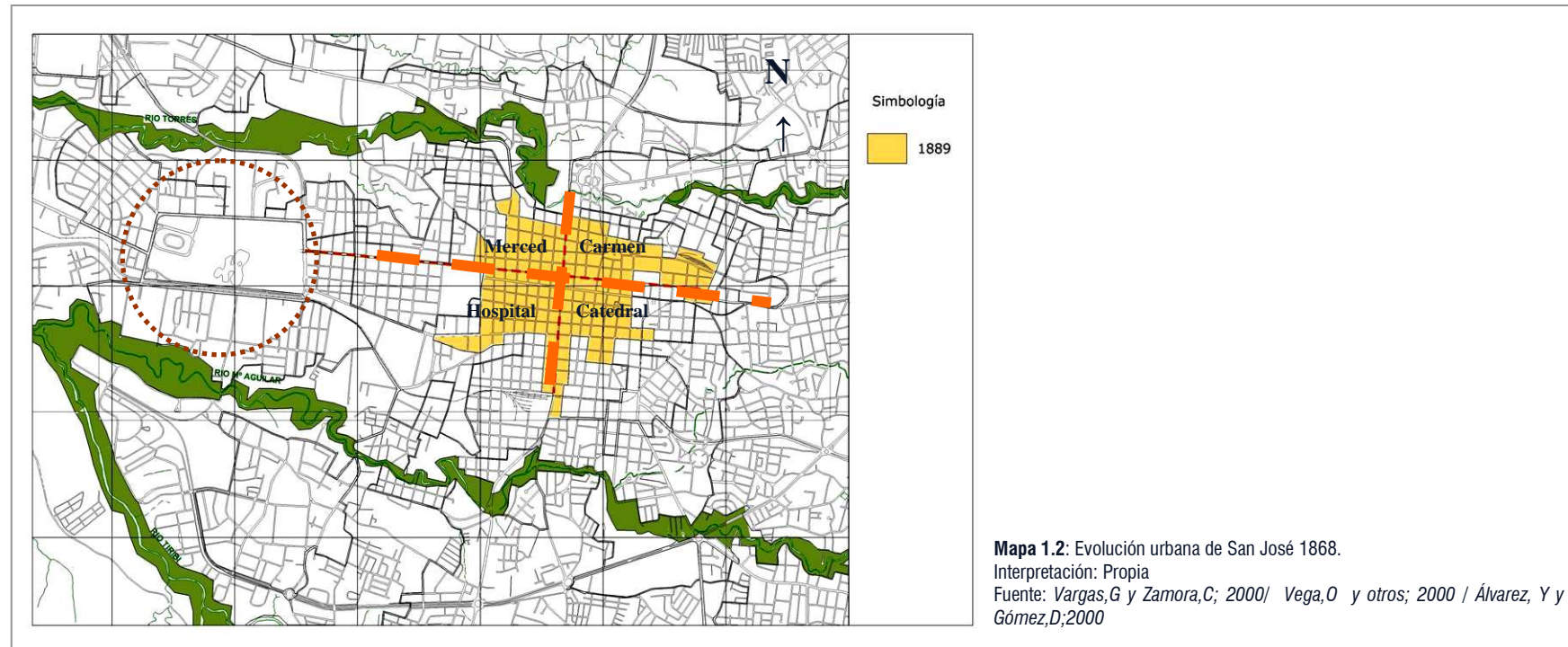
Al darse la independencia de Costa Rica, el traslado de la capital a San José, y el cambio de la actividad tabacalera por la cafetalera, insertando el país en el mercado mundial como agroexportador, la ciudad de San José se

convirtió en el eje central de la actividad cafetalera de la época y principal factor que motivo el desarrollo urbano del momento como lo fue la construcción de la carretera Cartago – Puntarenas

Durante esta época de bonanza se realizaron diversas edificaciones privadas y estatales, y obras de índole urbana, como el ensanchamiento de las calles, la instalación del alumbrado público, la macadamización de las calle, la instalación del telégrafo y de la cañería.

Para Álvarez,Y (2000) fue a finales de la década de 1860 que la ciudad comenzó a expandirse constructivamente con edificaciones de uno y dos niveles, con clara influencia extranjera.

En 1889 San José es el principal centro de actividades y sus cuatro distritos centrales (Merced, Catedral, Hospital y Carmen) están definidos alrededor de las iglesias católicas, así como sus núcleos de población externos ubicados en sus alrededores. Siendo el sector sur de los distritos Hospital y Catedral ocupados por barrios obreros. (ver mapa 1.2)



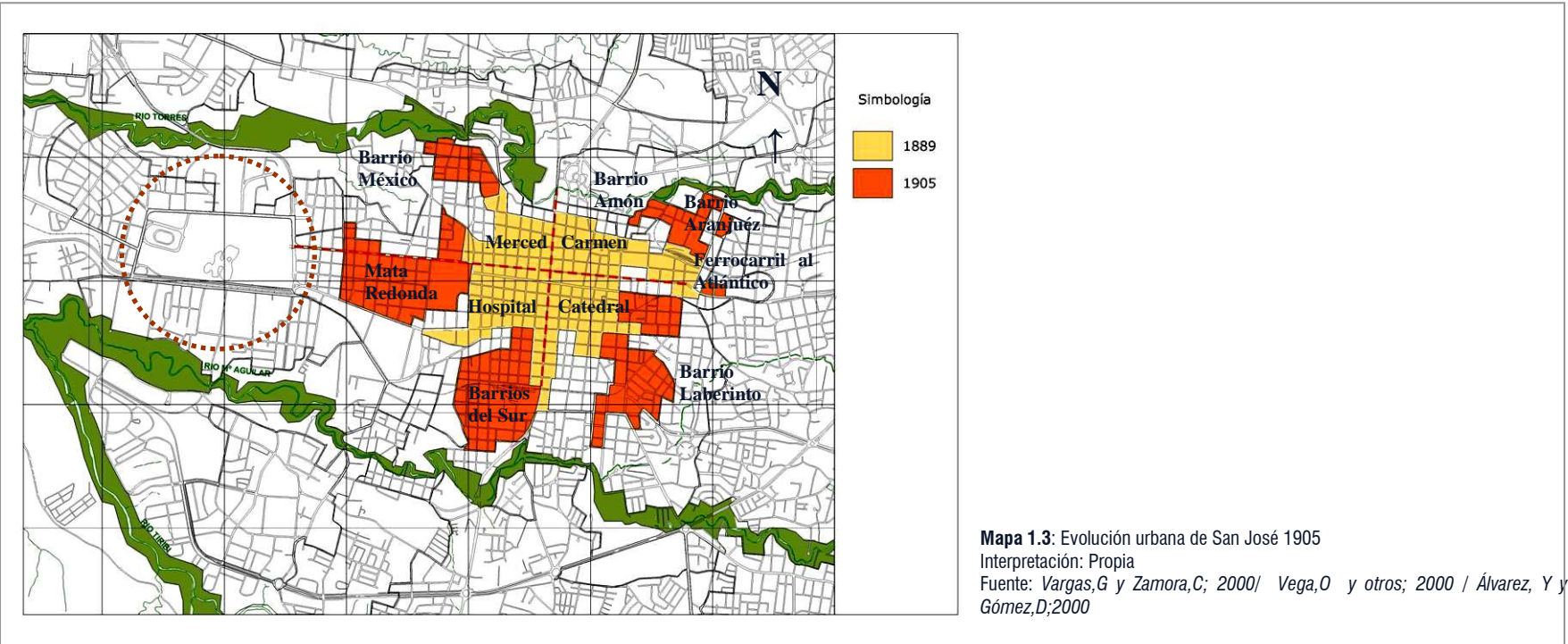
Haciendo referencia a la arquitecta e investigadora Ofelia Sanou (2004) la ciudad se polarizó con la distribución de los grupos sociales y de los servicios públicos y de ornato. Los grupos más desposeídos ocuparon los barrios del sur carentes de servicios urbanos mientras q las élites ocuparon el centro de la ciudad dotado de este privilegio.

Ya para 1905 la ciudad se muestra más extendida hacia el este, donde los barrios Amón y Aranjuez se consolidaron conjuntamente con la estación de ferrocarril al Atlántico, mientras que al norte Barrio México apenas se perfila.

Hasta este entonces la ciudad comprende 265 manzanas y se da el desarrollo hacia el oeste con el Barrio Mata Redonda, de igual manera que los barrios del sur producto de la ubicación en esta zona de la estación del ferrocarril al Pacífico, el traslado del Liceo de Costa Rica y a la venta de lotes en el barrio conocido como el Laberinto.

(Cravajal.G,2005) (ver mapa 1.3)

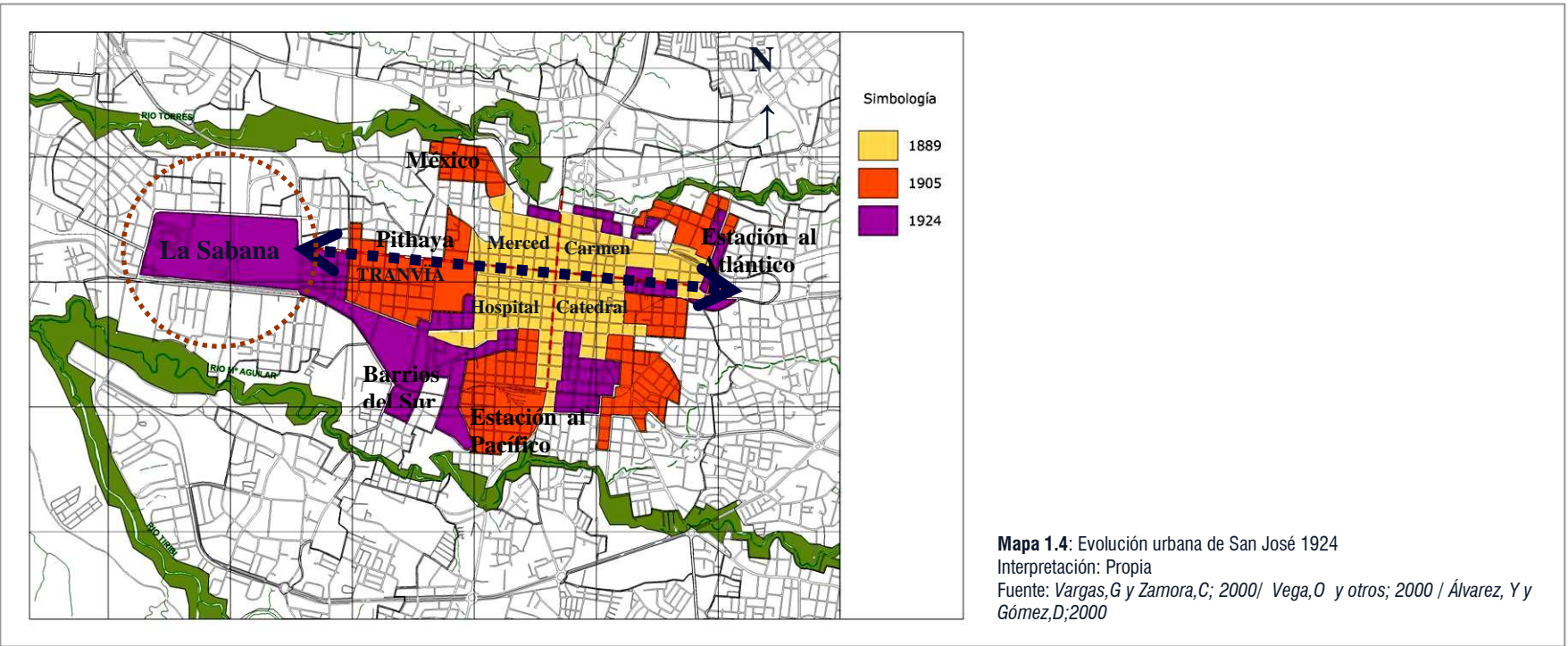
Para 1924 se observa que el cuadrante de la ciudad ha crecido en todas direcciones, siendo de relevancia, la consolidación de Barrio México y Mata



Redonda que en este momento presenta otra configuración, así como una composición social heterogénea según Sonau (2004), donde aparecen calles que se extienden desde el Asilo Chapuí hasta **La Sabana**, apareciendo así el extenso terreno de características llanas en la trama urbana. Siguiendo al norte el paseo Colón aparece un barrio nuevo llamado la Pitahaya.

Para estos años llega hasta **La Sabana** el servicio de tranvía el cual era el medio de transporte más eficaz de la población y mediante el cual se desplazaban a este sitio de esparcimiento donde existía un laguito en el que los josefinos paseaban en pequeñas lanchas los días feriados.

El tramo inicial del tranvía seguía el eje este-oeste comunicando **La Sabana** con San Pedro y la estación del Atlántico, medio que años posteriores amplía sus ramales hasta el Pacífico. (ver mapa 1.4)



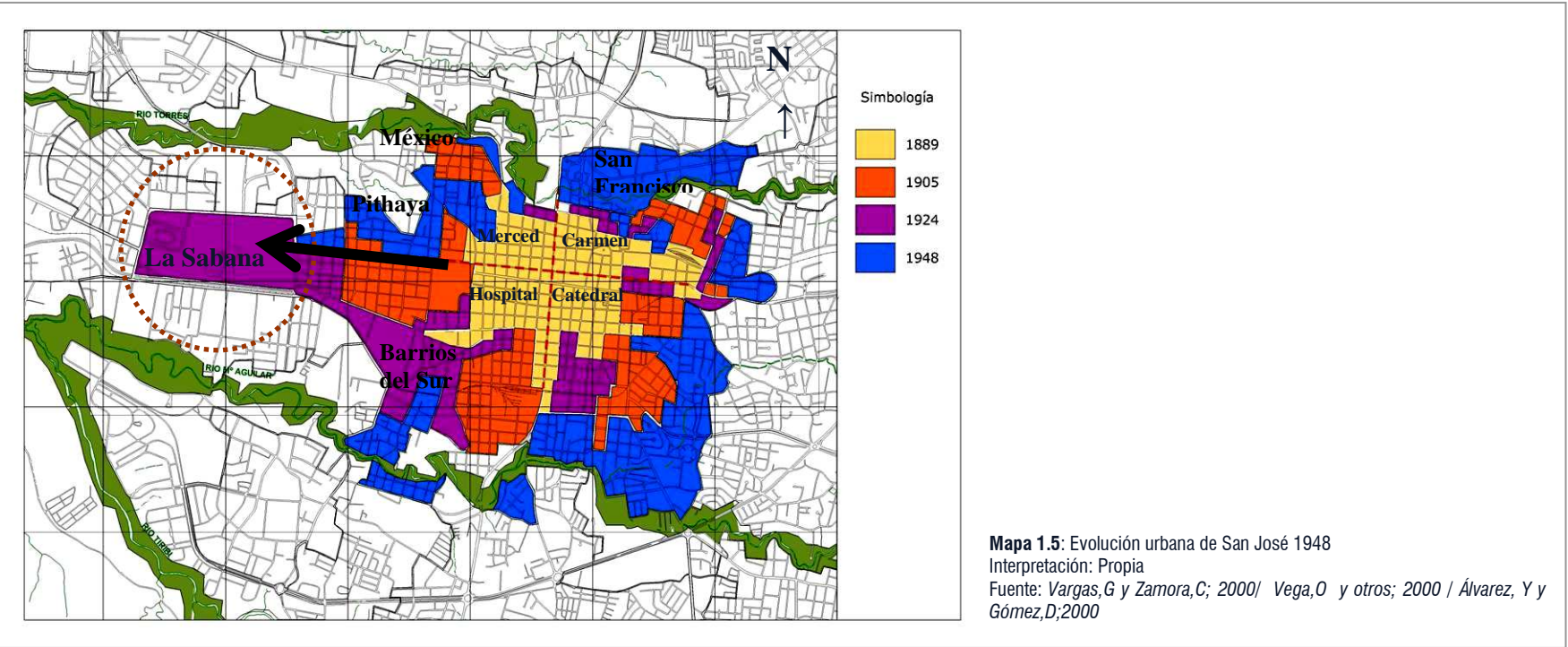
En 1948 el Gobierno de la República por medio de la Municipalidad de San José y el Departamento de Vivienda y Planeamiento Urbano de ese organismo brindan una serie de recomendaciones para el posible crecimiento planificado de la ciudad, donde los puntos principales son los siguientes:

1. Planeamiento de un área metropolitana incluyendo San José, Tibás, Moravia, Goicoechea, Montes de Oca, Curridabat, Desamparados, Alajuelita y Escazú.

2. Planeamiento físico: trazado de un nuevo sistema de calles y bulevares periféricos, mejoras en el tránsito, zonificación residencial y de recreación.

3. Disposiciones administrativas y legales: agrupación de terrenos para la reconstrucción urbana, control de los valores de tierra y establecimiento de una comisión de urbanismo. (ver mapa 1.5)

Posteriormente en los años 50´s se inicia un desarrollo urbanístico entre los principales núcleos de la población externos tales como Guadalupe, Tibás,



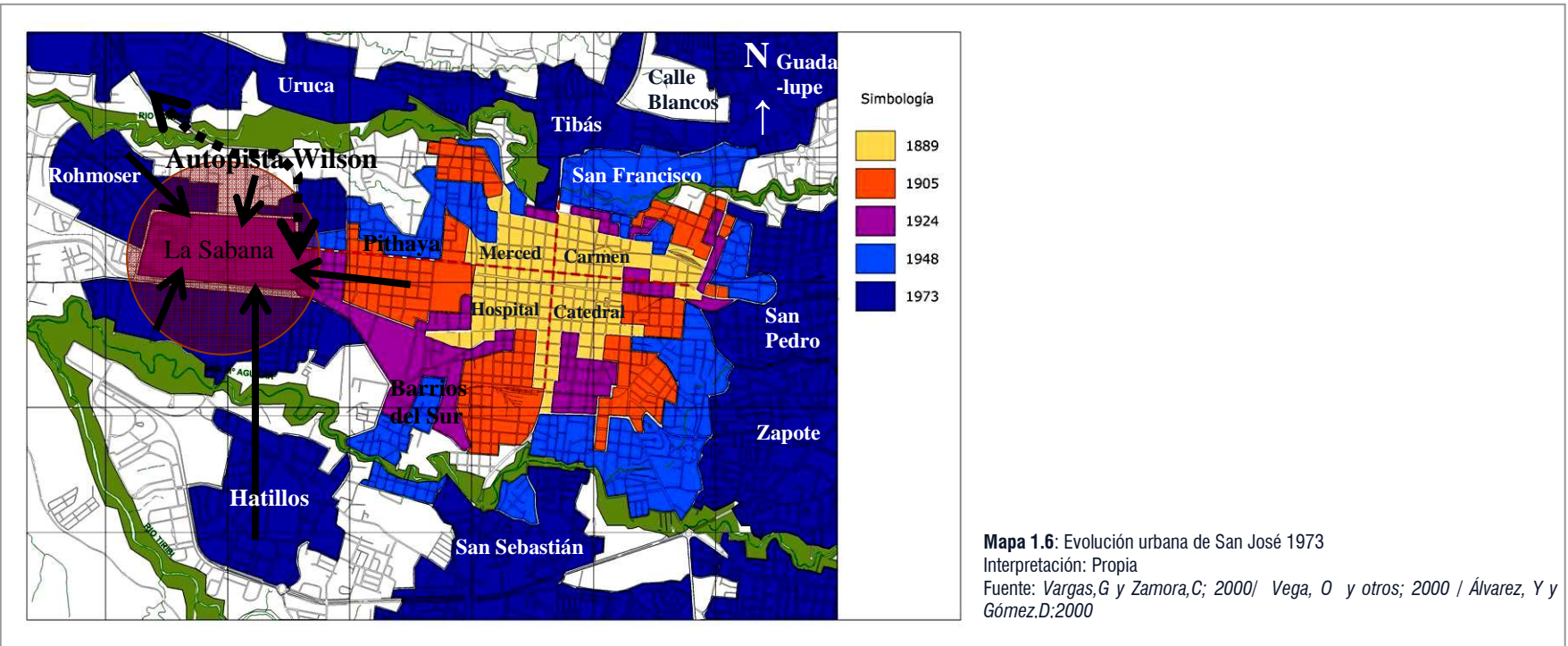
Desamparados entre otros y el centro de la ciudad de San José; además se da la construcción de un tramo de carretera entre la sabana y La Uruca generando un nuevo acceso a la ciudad de San José denominado Autopista Wilson, convirtiéndose así **La Sabana** en un vestíbulo urbano de la ciudad josefina en el sector oeste de la capital.

Entre los años 60's y 70's surge la propuesta urbana conocida como "ciudad satélite" o los Hatillos, como modelo habitacional dirigido a la clase media y baja, así como el desarrollo de zonas al oeste-este y sur de San

José. (Altezor, 1986) (ver mapa 1.6)

Ante esta situación **La Sabana** comienza a ser rodeada por dos clases sociales marcadas, como lo fue en el sector norte la parte de lo que hoy es Rohmoser por una clase económica pudiente y en el sur los Hatillos de un clase media baja, sin embargo el espacio de **La Sabana** se ha percibido como un sitio común a ambos estratos sociales sin ser excluyente.

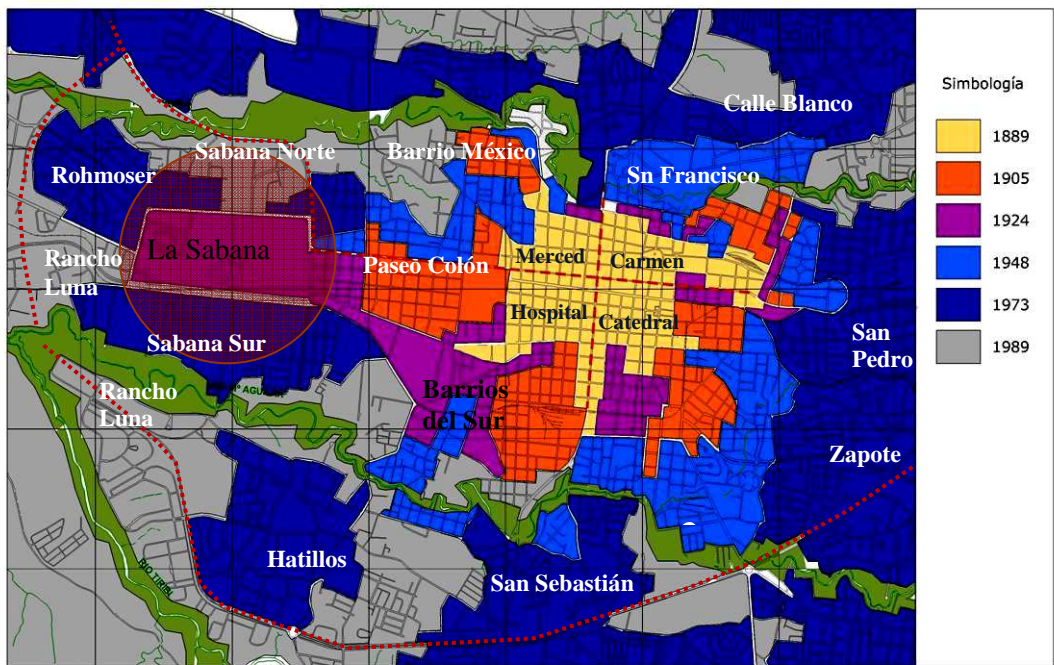
Para los 80's se da la construcción de vivienda en serie, mientras que en el centro de la ciudad se generan nuevas actividades comerciales y de



servicios. (Altezor, C en Chinchilla, M y otros; 2000)

Bajo este proceso histórico (ver mapa 1.7), se puede definir que la ciudad de San José se ha consolidado en todas sus direcciones a partir de procesos de conurbación, consecuencia de los anterior se observa que la trama urbana actual absorbió el parque metropolitano **La Sabana** quedando este como un punto verde a lo interno de la ciudad. Se consolida como un espacio de respiro a nivel urbano entre las edificaciones, y el congestionamiento vial. Asimismo mantiene su simbolismo como remate y

vestíbulo hacia el centro de la ciudad, de igual forma, como un espacio de convergencia de los distintos grupos sociales mediante las actividades deportivas, culturales, cívicas, recreativas, entre otras, que se dieron y se dan y que la propuesta busca conservar y mejorar en el **Parque Metropolitano La Sabana**.



Mapa 1.7: Evolución urbana de San José 1889-1989
Interpretación: Propia
Fuente: Vargas, G y Zamora, C; 2000/ Vega, O y otros; 2000 / Álvarez, Y y Gómez, D; 2000

“Declaro, que las tierras en que esta poblada esta villita (de San José) son mías... y es mi voluntad, que se queden a beneficio de los hijos de ella, con el bien entendido que todos lo que quieran citio para vivir...”

(Archivo Nacional, 1785 en Ministerio Cultura Juventud y Deporte [MCJD], 1990)

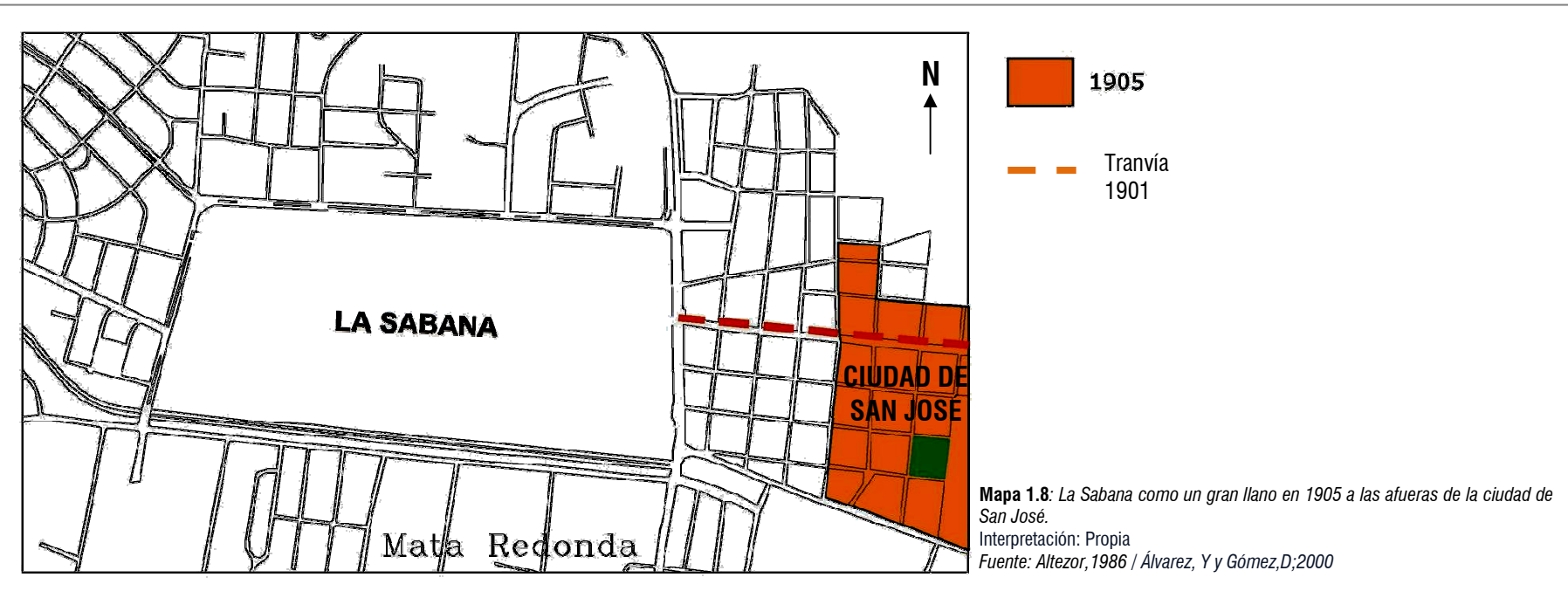
Además del uso dado por Padre Chapuí a estos terrenos, fueron utilizados como pastos comunes, conocidos como La Sabana pasando así a ser utilizado por la sociedad josefina de la época y empezando a tomar su vocación de espacio recreativo, deportivo, cultural y cívico que mantiene en la actualidad

2. Evolución espacial del Parque Metropolitano La Sabana

Donación del padre Chapuí.

En 1783, el Padre Manuel Antonio Chapuí donó a los vecinos del Llano de Mata Redonda tierras con el “...entendido de que todos los que quieran citio para vivir...” (extracto del estamento, según referencia de González Víquez, 1987, p. 32 en MCJD).

Siendo estos terrenos una amplia planicie al oeste de lo que en ese momento era la ciudad de San José. (ver mapa 1.8) Las tierras donadas por



el padre Chapuí poseían una gran extensión, tal como lo describe González Víquez (1987) en su libro.

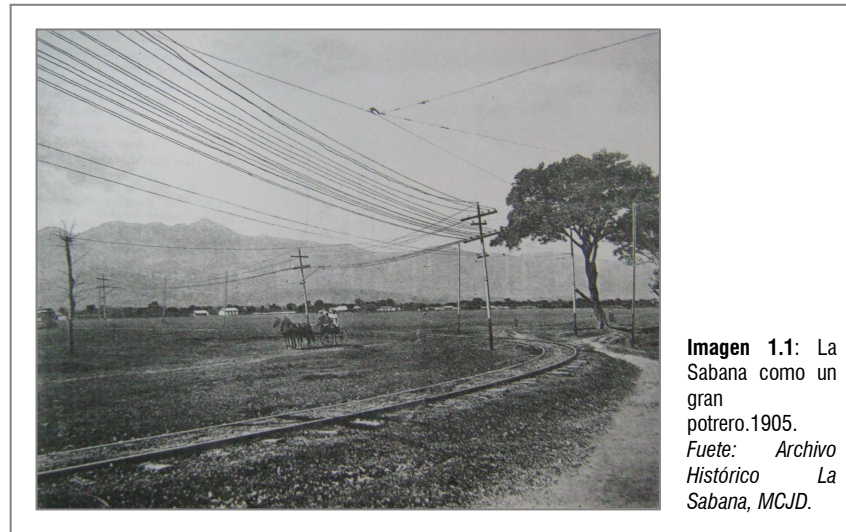
“Estas tierras del Padre Chapuí, según el testamento de su padrastra Capitán don Francisco Alejandro Bonilla...” ” Comprendía pues, todo lo que es San José, con excepción del alto de las Moras, que estaba intercalado, las orillas de uno y otro lado del Torres, parte de Guadalupe, San Juan y la Uruca y las orillas del Tiribí y María Aguilar”

Sin saberlo el padre Chapuí estaría donando a la sociedad costarricense uno de los principales pulmones de la ciudad de San José, dado que a partir de 1923 se convierte en el Parque Metropolitano. Es aquí donde se marca el inicio de La Sabana como espacio de ocio y recreo, impulsado por medio del tranvía que se introduce en el año 1901(ver imagen 1.1); un factor vital que permite el transporte hasta el sitio por medio del Paseo Colón, integrando el parque a la ciudad. (ver mapa 1.9)

Según la Memoria de Fomento, se indicaba que en el año 1918 se construyeron parques turísticos, bosques y lagos artificiales en el Llano de Mata Redonda con el trabajo de presos, por lo que se cree que fue en esta fecha que se construyó el antiguo Bosque de los niños ubicado en el sector suroeste del parque. (ver imagen 1.2 – 1.3)

La primera edificación dentro del Parque corresponde a una casa de bahareque que data del año 1920, localiza al costado este del Estadio Nacional y actualmente ocupada por la asociación Nacional de Guías de Scouts de Costa Rica.

En esa fecha también se construyó un hipódromo que luego fue eliminado para dar paso al Aeropuerto Internacional.



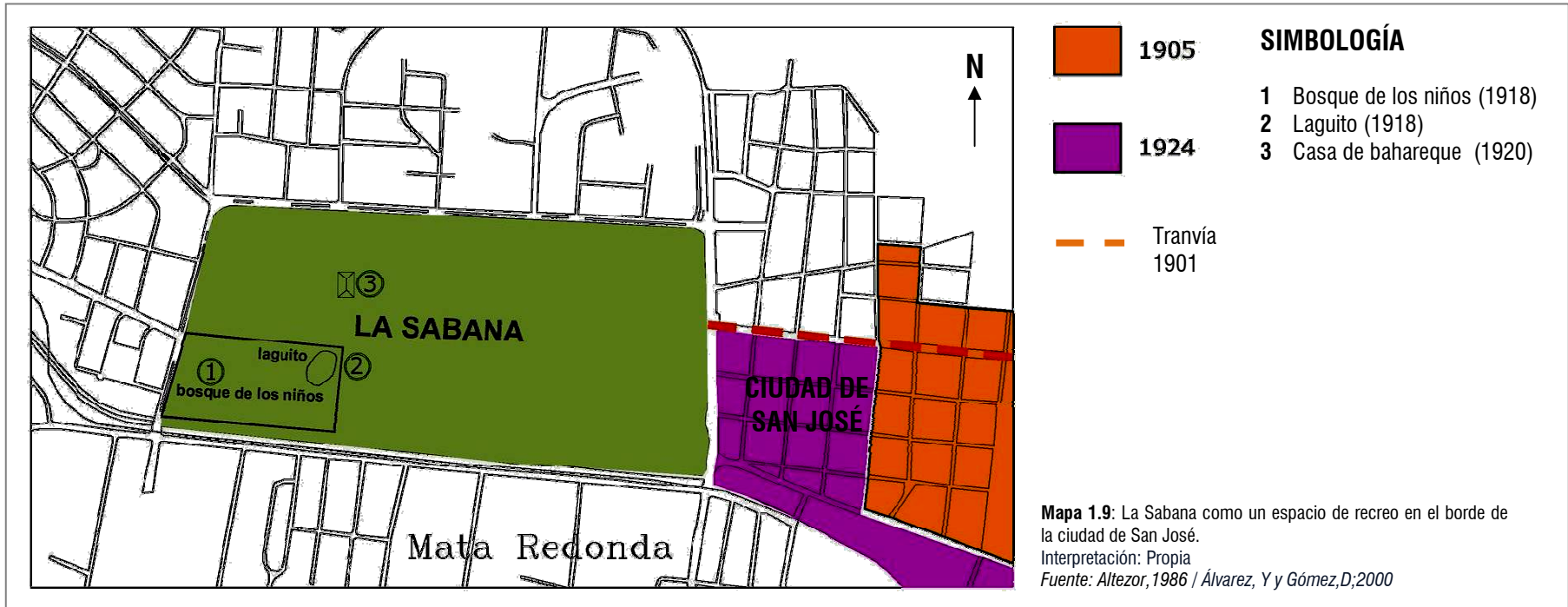


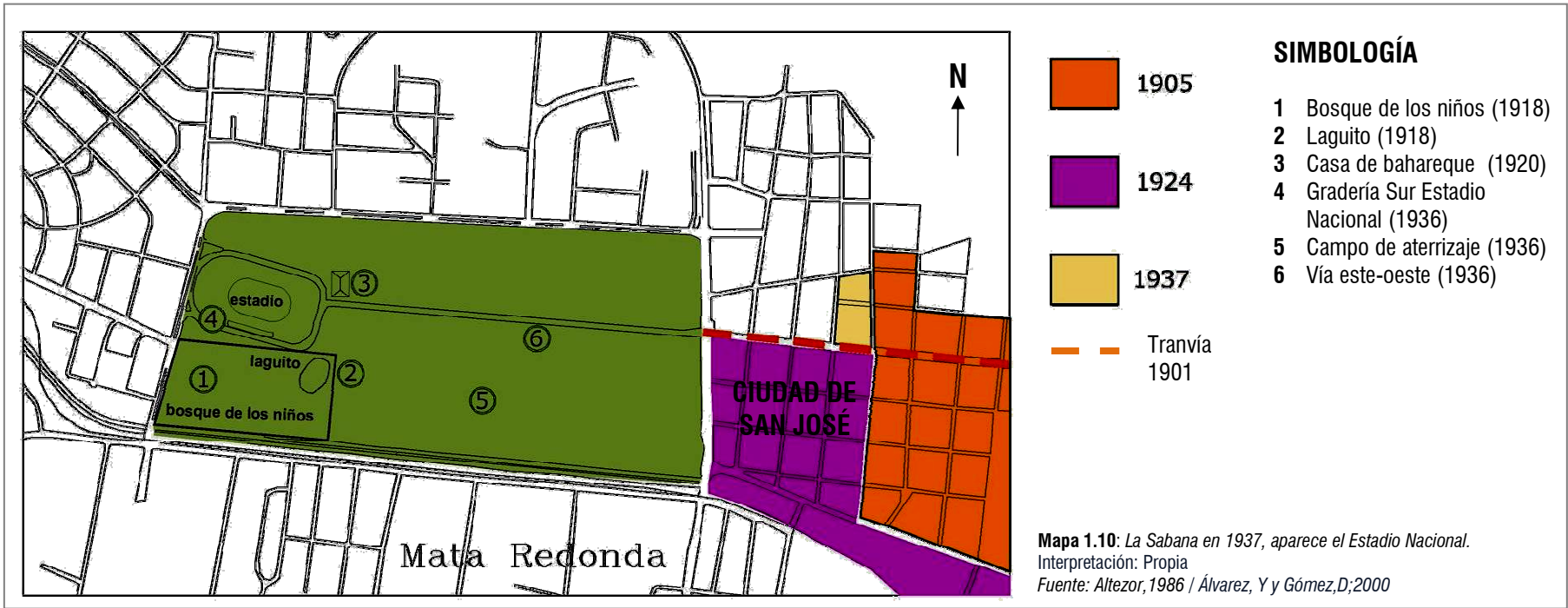
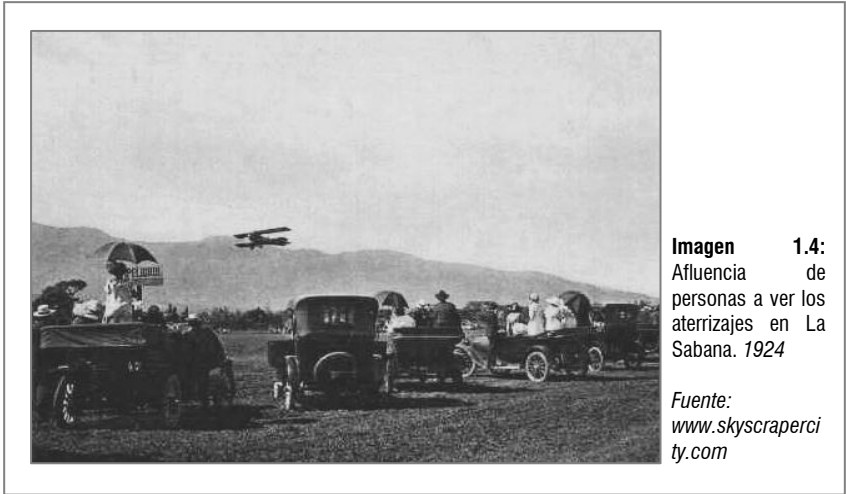
Imagen 1.2: Foto antigua en La Sabana donde se puede observar el Bosque de los Niños. 1905
Fuente: www.musarco.go.cr

Imagen 1.3: Imagen antigua del Lago La Sabana. 1918
Fuente: www.ts.ucr.ac.cr



Fue en 1923 que la Asamblea Legislativa (decreto N°151 del 16 de agosto de ese año, artículo primero) estableció que los terrenos de Mata Redonda no se destinaran a otro servicio más que al de expansión y recreo de sus visitantes, regulando así el fraccionamiento descontrolado que se había venido dando con los terrenos originales.

Para el año 1936 se realiza la construcción de la gradería de sol en el costado sur del Estadio Nacional, dejando de ser una plaza a campo abierto y marcando el inicio de una serie de obras de carácter deportivo y recreativo



a lo interno del parque, en 1941 se realiza la gradería norte. Cabe destacar la construcción de una vía que vincula el Estadio con la periferia de la ciudad de San José en el sector este del parque.

El resto del parque es utilizado como campo de aterrizaje para avionetas de pequeña envergadura (ver imagen 1.4), espectáculo que era apreciado por los josefinos en los días de recreo. (ver mapa 1.10)

Durante la administración del Lic. León Cortés Castro se construyó en los terrenos de la Sabana el Aeropuerto Internacional con el objetivo de incentivar el turismo y participar de las ventajas de la comunicación y que Costa Rica no se quedara rezagada de las demandas de la modernidad.

El Aeropuerto la Sabana fue inaugurado el 7 de abril de 1940,(ver imagen 1.5) con la gran actividad que incluyó maniobras de la armada de los Estados Unidos. (ver mapa 1.11) Con los aviones DC-3 TI-17, TI-18 y TI-16, Lineas Aereas de Costa Rica inició sus operaciones en 1946. (ver imagen 1.6)

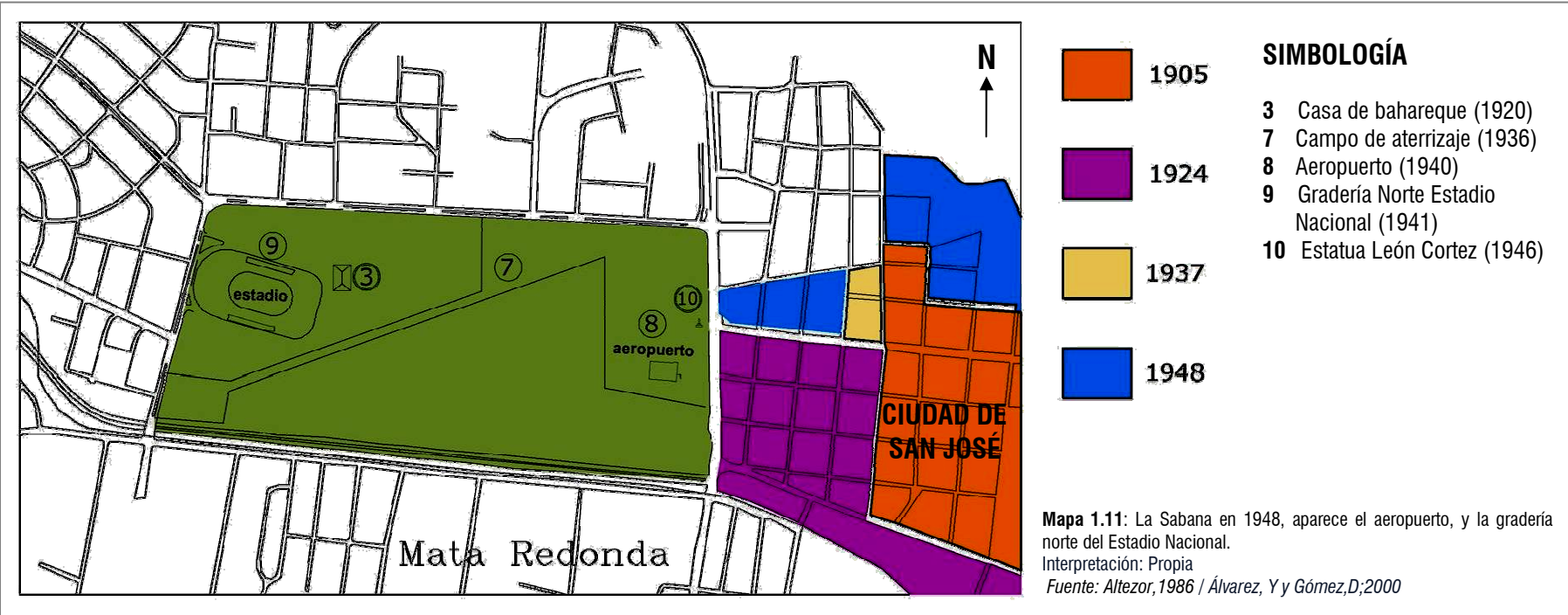
A mediados de la década de los años 50's, se construyó el nuevo Aeropuerto El Coco en Alajuela y el de la Sabana se destinó para aviones livianos, y en 1974 este servicio fue trasladado definitivamente al aeropuerto de Tobías Bolaños en Pavas.



Imagen 1.5: Fotografía aérea del parque metropolitano. 1940
Fuente: www.musarco.go.c



Imagen 1.6: Aviones de LACSA en el costado noreste de La Sabana, 1946.
Fuente: www.skyscrapercity.com

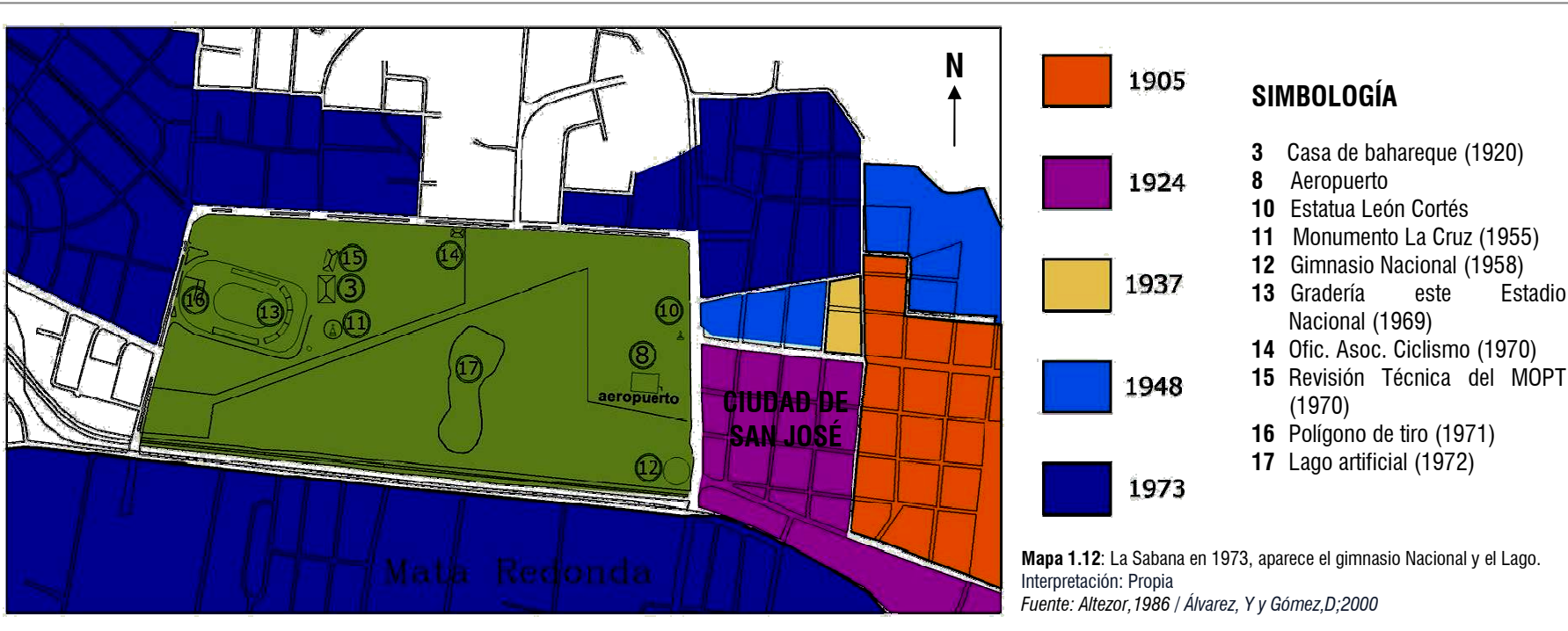


El edificio del entonces aeropuerto fue declarado de interés histórico y arquitectónico en 1986 y remodelado para su uso actual de Museo en 1978.

En 1958 fue inaugurado el Gimnasio Nacional Eddy Cortés, ubicado en la esquina sureste del Parque Metropolitano y de forma elipsoidal. En este recinto se desarrollan actividades culturales y deportivas, además de albergar diversas oficinas administrativas. (Ministerio de Hacienda [MH], 1998)

Años más tarde aparecen edificaciones como la Federación Costarricense de Fútbol, el edificio para la revisión técnica del Mopt en el costado norte de la casa de bahareque, además se hace una remodelación al lago y a lo interno del Estadio Nacional se desarrollo el polígono de tiro al igual que la gradería de sol este. (ver mapa 1.12)

En 1974 la Lic Carmen Naranjo, en ese momento ministra de Cultura, Juventud y Deporte inició la construcción de la primera etapa del "Parque



Deportivo Chapuí” conocido tiempo atrás por los costarricense como “Ciudad de los Deportes”, lo cual marcó el fortalecimiento de su vocación recreativa y cultural.

Es en 1978 que se le da una nueva cara al Parque Metropolitano La Sabana, el cual fue diseñado dándole un carácter netamente deportivo y recreativo por el arquitecto paisajista José Antonio Quesada, mientras que su relización

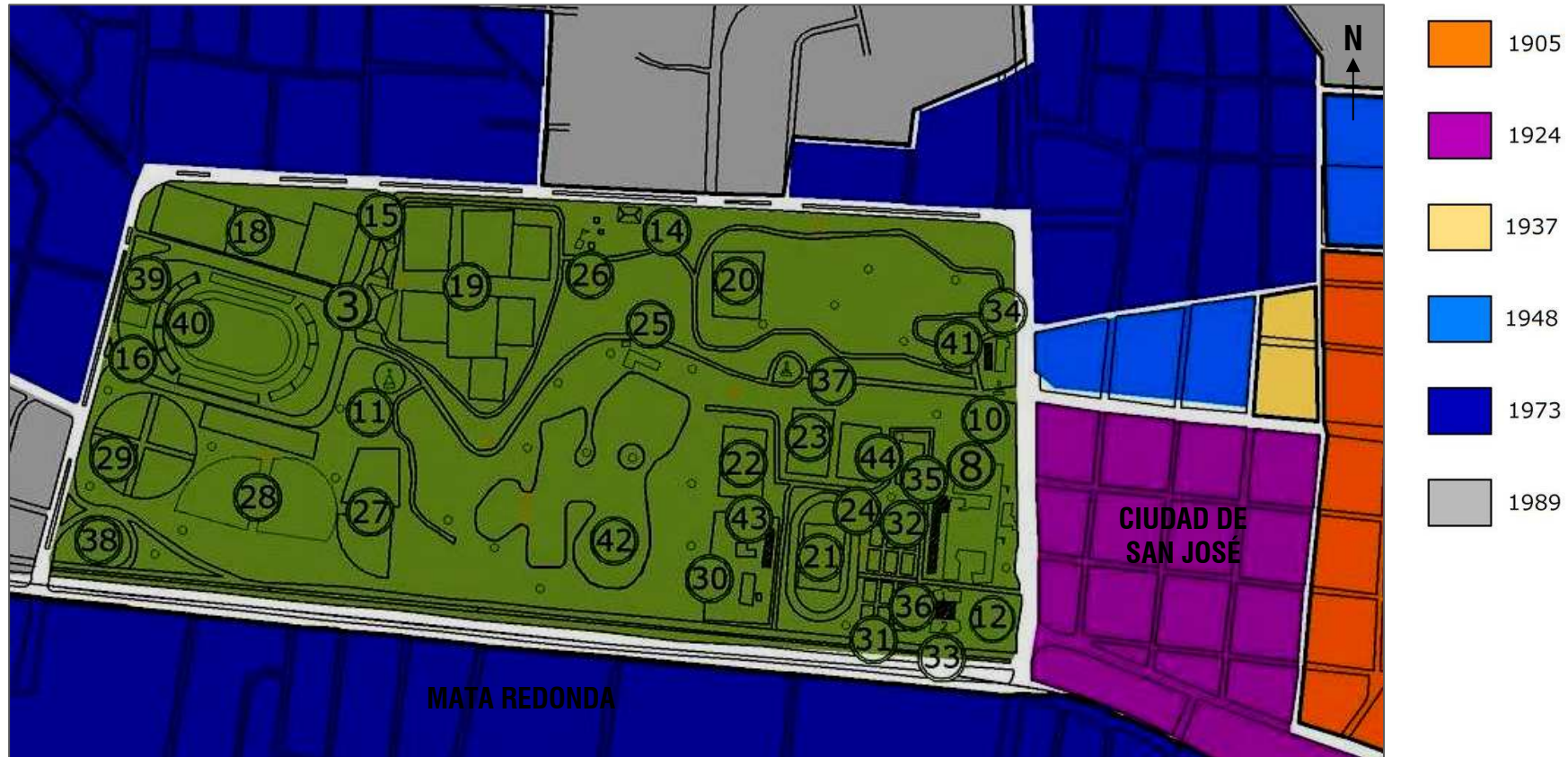
del parque estuvo a cargo del señor Carlos Valenzuela tal como lo conocemos en la actualidad.(MCJD,1995)

El área actual del Parque es de 64,48 hectáreas, y mide según el plano de catastro, en colindancia con la avenida Las Americas al norte 1119.15m², al sur con calle pública 1296.00 m², al oeste 442.44m² y al este 321.31 m². (MCJD,1995)

Entre las nuevas instalaciones que se ubicaron en el Parque Metropolitano La Sabana se pueden citar:

- Canchas de Fútbol: en total se ubican catorce canchas de fútbol,; diez en el sector norte del estadio Nacional , tres en los alrededores de la pista de atletismo y una al costado este de la Asociación de Ciclismo.(ver imagen 1.7)
- Canchas de Básquetbol: son seis canchas ubicadas en el sector oeste del Gimnasio Nacional.(ver imagen 1.8)
- Canchas de Tenis: seis canchas ubicadas al norte de las canchas de basquetbol.
- Canchas de Beisbol: son dos para la ligas mayores que forman un medio círculo y cuatro para las ligas menores que juntas forman un círculo; ubicadas en el sectores sur-oeste del Parque.
- Canchas de Softbol: son dos canchas ubicadas al lado de las canchas de beisbol de ligas mayores.
- Restaurante del Lago: ubicado en el sector norte del lago, en la actualidad se encuentre desocupado.
- Gimnasio 1 y 2: se encuentran ubicados en el sector oeste del Gimnasio Nacional. El Gimnasio 1 es utilizado para boxeo y artes marciales mientras que el gimnasio 2 es utilizado para gimnasia.
- Pista de Atletismo: se encuentra en la periferia de la cancha ubicada al este de las piscinas.
- Piscinas: se encuentran al lado de las canchas de basquetbol. Son dos piscinas, una olímpica y la otra para niños.
- Parque de seguridad Vial: se encuentra frente al ICE en el sector norte del parque, cuenta con edificaciones de pequeña escala y señalización de tránsito así como oficinas administrativas.

A esta remodelación se suma, que a partir de 1978 el edificio de la



Mapa 1.13: Diseño actual del parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí.
Fuente: mapa suministrador por ICODER.

SIMBOLOGÍA

- 3 Casa de bahareque (1920)
- 8 Aeropuerto
- 10 Estatua León Cortés
- 11 Monumento La Cruz (1955)
- 12 Gimnasio Nacional (1958)

- 14 Ofic. Asoc. Ciclismo (1970)
- 15 Rev. Téc. del MOPT (1970)
- 16 Polígono de tiro (1971)
- 18 Canchas de fútbol (1978)
- 19 Canchas de fútbol (1978)
- 20 Canchas de fútbol (1978)
- 21 Canchas de fútbol (1978)

- 22 Cancha de fútbol (1978)
- 23 Cancha de fútbol (1978)
- 24 Pista de Atletismo (1978)
- 25 Restaurante del Lago (1978)
- 26 Parque Seguridad Vial (1978)
- 27 Canchas de Softbol (1978)
- 28 Canchas de Beisbol (1978)
- 29 Canchas de Beisbol (1978)
- 30 Piscinas (1978)
- 31 Canchas Basquetbol (1978)

- 32 Canchas de Tenis (1978)
- 33 Gimnasio 1 y 2 (1978)
- 34 FEDEFUTBOL (1983)
- 35 Ofic. Administrativas (1983)
- 36 Gimnasio 3 (1985)
- 37 Monumento Obelisco Padre Chapuí (1985)
- 38 Monumento Otilio Ulate (1986)
- 39 Policía Montada (1988)
- 40 Gradería oeste Est. Nacional (1989)

- 41 ANAFA (1993)
- 42 Lago Artificial (1993)
- 43 Edificio Piscinas (1994)
- 44 CANCHAS Volibol Playa (1997)

terminal aérea se convirtió en el Museo de Arte Costarricense y por sus características, a partir de 1986 es incorporado al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica. (Gaceta Nº 235 decreto Nº 17-338-c)

En el sector norte del parque se encuentran las oficinas de la Federación de Fútbol, las cuales datan del año 1983. Con la particularidad de ser una casa adaptada al uso administrativo. Mientras que en sector sur-oeste se cierra el tramo comprendido entre el Gimnasio 1 y 2 para dar cabida al Gimnasio 3 donde se practican pesas.

Así mismo en el año 1993 se remodeló el Lago artificial, pasando a tener una extensión de 5 hectáreas en forma de “H”, conformado por dos lagos y unidos por una pequeña cascada, siendo este uno de los sitios de mayor interés por los visitantes del parque. (ver imagen 1.9) (MH, 1998)

En el parque también se encuentran monumento como:

- Monumento León Cortés: realizado en 1946, a ambos lados de la estatua se encuentra dos mujeres que simbolizan la sabiduría y la abundancia, y un pequeño león ubicado en el centro de las tres imágenes.



Imagen 1.7: Canchas de Fútbol.

*Fuente:
Propia*



Imagen 1.8: Canchas de Basquetbol

*Fuente:
Propia*



Imagen 1.9: Lago La Sabana.

*Fuente:
Propia*

- Monumento A La Cruz: se realizó en conmemoración del segundo congreso eucarístico en 1955, ubicada sobre un pequeño montículo al oeste del Estado Nacional.
- Obelisco en honor al presbítero Manuel Antonio Chapuí: fue hecho en 1985 y se ubicada en una pequeña plaza hacia el centro del parque.
- Monumento a Otilio Ulate Blanco: realizado en 1986. Se ubica en la esquina sur-este del parque, de acceso independiente al ser rodeado por las vías de tránsito. Cuenta con parqueo y una plaza. Así como dos esculturas más de un hombre y una mujer campesinos. (ver mapa 1.13)

El 14 de diciembre de 1985, el Lic Hernán González, Ministro de Cultura de ese momento develó una placa en reconocimiento al Padre Manuel Antonio Chapuí, oficializando el nombre del lugar como “ Parque Metropolitano la Sabana “ Padre Chapuí”.

Es indiscutible el valor conferido por los costarricenses al Parque la Sabana como área recreativa, cultural y deportiva en constante uso a lo largo del tiempo. Un ejemplo claro de esto fue la realización del FIA 2008, donde gran cantidad de artistas se reunieron en “La Sabana” . en el marco del evento se realizaron diversos espectáculos en diferentes puntos del parque como cuentacuentos, títeres, payasos (ver imagen 1.10) y conciertos en la tarima



Imagen 1.10: Payasos en el FIA 2008.

Fuente:
Propia



Imagen 1.11: Tarima colocada en el sector sur del Lago durante el FIA 2008.

Fuente:
Propia



Imagen 1.12: Ventas de artesanías durante el FIA 2008.

Fuente:
Propia

colacada en el Lago (ver imagen 1.11). También se contó con zona de comidas y puestos de artesanías. (ver imagen 1.12)

Son eventos como este, una razón más para mantener e incorporar el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí a las demandas actuales, por medio de intervenciones que catapulten su vocación como espacio de ocio y convivio de todos los sectores de la sociedad.

3. Conclusiones

a) San José fue un poblado inducido políticamente a formarse partiendo de dos ejes; norte- sur y este-oeste y no un asentamiento natural a partir de factores como la cercanía de fuentes de agua o de alimento. San José se consolida como ciudad al darse el auge de la actividad tabacalera y años después la cafetalera, y con esto el surgimiento de edificaciones e infraestructura urbana.

b) Desde sus inicios en 1973 los terrenos donde hoy se ubica el parque Metropolitano La Sabana nace como espacio de recreo, cultura y cohesión social, donde se ha marcado la historia de la ciudad.

c) La incursión del tranvía fue el factor detonante en el nacimiento del Parque como espacio público al darse una conexión desde la ciudad hasta el amplio terreno. Mostrando así un vínculo estrecho entre medio de transporte versus espacio público en la consolidación del mismo.

d) La construcción de la Autopista Wilson y actualmente la autopista Próspero Fernández lo viene a convertir en un vestíbulo urbano de la ciudad de San José, siembargo con el paso del tiempo este volumen vehicular

sumado al proveniente del sector Oeste de la ciudad han vuelto el Parque una gran rotonda verde.

e) Hoy en día ante el crecimiento de la ciudad, si bien es cierto el Parque que se ve como un pulmón verde dentro de la misma, se encuentra desvinculado y confinado por el alto volumen vehicular que circula en su periferia . Así como en el pasado su factor detonante fue el tranvía hoy es de vital importancia integrarlo a propuestas de transporte que genere que las personas transite a través del Parque Metropolitano La Sabana.

f) Es un espacio que a través de la historia ha sido protagónico en las actividades de la ciudad, primero como espacio de recero y ocio, años más tarde como campo de aterrizaje y aeropuerto, y hoy es un símbolo del deporte y la recreación al encontrarse diversas obras a lo interno como el Estado Nacional, Gimnasio Nacional, Museo de arte Costarricense, senderos, canchas y piscinas.

g) A pesar de su innegable vocación deportiva es sobre todo un espacio de cohesión social donde todos se vuelven conocidos, donde se celebra un gol con la persona más cercana, donde el país se resuelve a través de una conversación, donde se hace una mejor ciudad y por ende mejores ciudadanos

CAPÍTULO II

DIAGNÓSTICO URBANO GENERAL DEL PARQUE METROPOLITANO LA SABANA “PADRE CHAPUÍ”.

El objetivo de este capítulo es hacer un diagnóstico de la zona de estudio con el fin de analizar los elementos y fenómenos que están condicionando el estado actual del parque para conocer sus posibles implicaciones y soluciones.

Con el fin se utilizó la metodología del Arq. Tomás Martínez B. Msc (ver imagen 2.2), con el fin de obtener a partir de estos elementos y factores, recomendaciones a tomar en cuenta en la intervención del parque; para ello se realizaron las siguientes actividades:

- a. Visita a Entidades Gubernamentales.
- b. Levantamiento fotográfico.
- c. Trabajo de campo: recolección y mapeo de elementos.
- d. Digitalización de la información para establecer el estado actual y tendencias del área de interés
- e. Esquematización, análisis y síntesis de los elementos.
- f. Extracción de conclusiones y recomendaciones.



Imagen 2.1: Escultura ubicada en la catarata del Lago.
Fuente: Propia

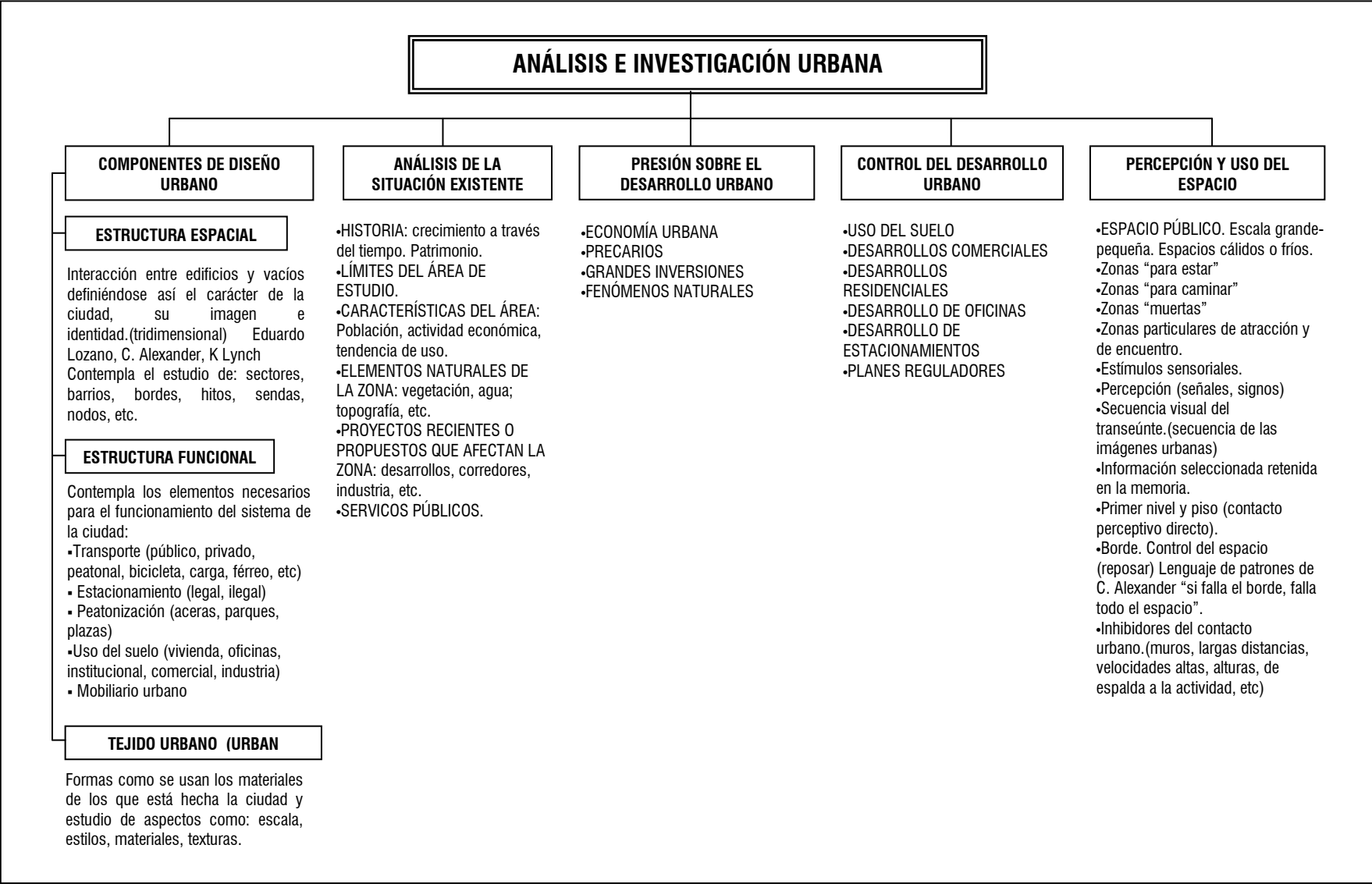


Imagen 2.2: Metodología de Análisis Urbano por Arq. Tomás Martínez Baldares Msc.
Fuente: T .Martínez; 2007

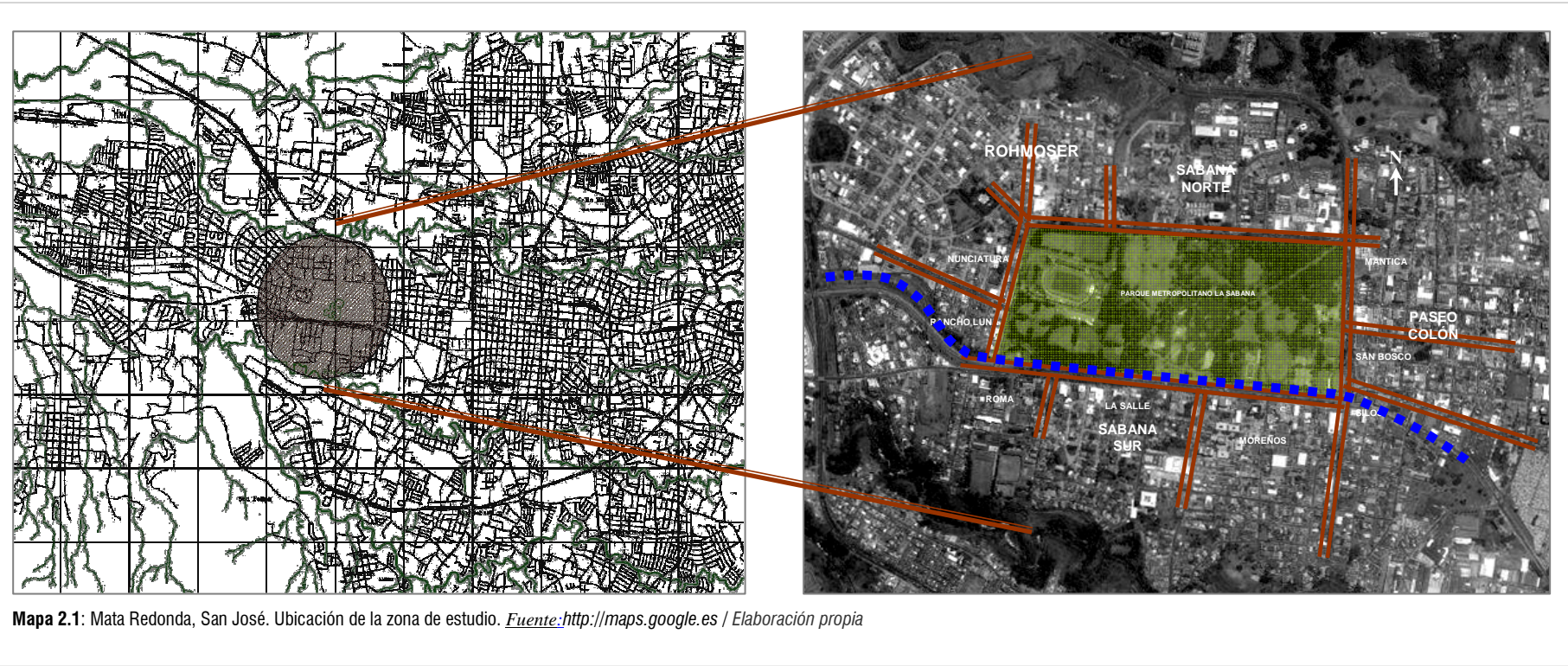
1. DIAGNÓSTICO GENERAL

1.1 Análisis de la situación existente

1.1.1 Ubicación y localización

La zona esta comprendida entre los ríos Torres y María Aguilar ubicada en el distrito número ocho correspondiente a Mata Redonda en el cantón de San José, Costa Rica.

El área se encuentra bordeada por vías de alto tránsito de cuatro carriles constituyendo bordes muy fuertes y convirtiendo el parque en una gran rotonda vial. (ver mapa 2.1)



1.1.2 Delimitación del área de estudio

El área de estudio fue tomada de acuerdo al impacto inmediato de la zona del parque sobre el entorno, así como la delimitación cantonal establecida en el país y el lenguaje urbano de los sectores involucrados.

El análisis comprende alrededor de cuatro bloques del borde del parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí hacia la trama urbana. (ver imagen 2.3 a 2.8, mapa 2.2)

En la zona se encuentran edificios de gobierno de gran importancia como la Contraloría General de la República y el ICE, además de centro de negocios e instituciones. Así mismo cuenta con diversos restaurantes y oficinas de servicios.

La zona posee una gran plusvalía, no sólo por ser compuesta por barrios tradicionales de nivel socioeconómico alto sino por los proyectos recientes que se generan a sus alrededores de vocación habitacional y de oficinas.

Estos tienden a tener una mayor escala en la zona provocando un cambio en el panorama del parque y del entorno en general.



Imagen 2.3: Costado oeste del parque La Sabana. Fuente: propia



Imagen 2.4: Costado norte del parque La Sabana. Fuente: propia



Imagen 2.5: Costado Este La Sabana. Fuente: Propia



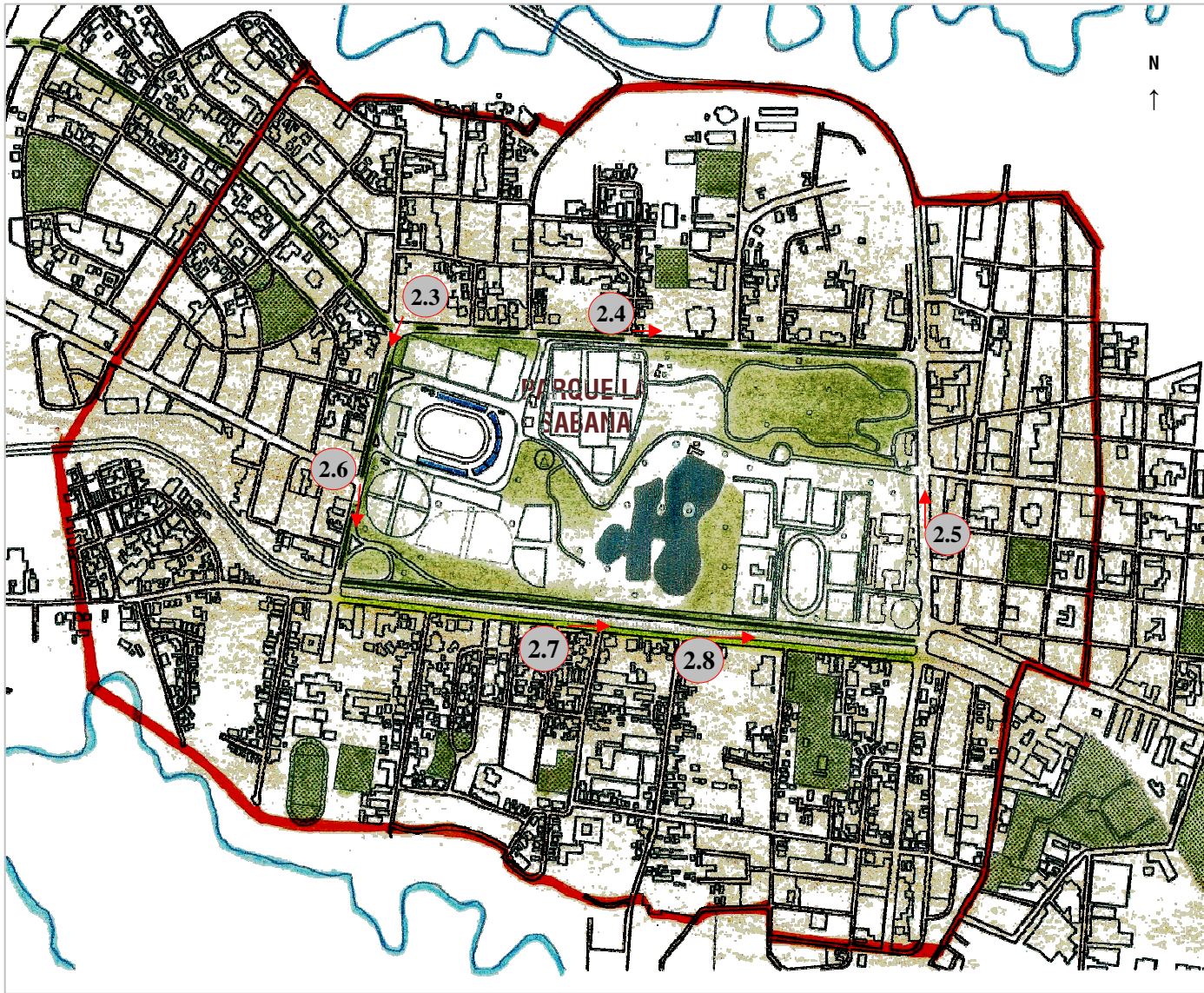
Imagen 2.6: Costado Sur-Oeste La Sabana. Fuente: Propia



Imagen 2.7: Costado oeste del parque La Sabana. Fuente: propia



Imagen 2.8: Costado norte del parque La Sabana. Fuente: propia



Mapa 2.2: Delimitación del área de estudio.
Fuente: Elaboración propia

1.1.3 Características del área

1.1.3.1 Población



La zona de estudio cuenta aún con un importante número de habitantes de carácter 100 % urbano, con una alta preparación académica y un número significativo de habitantes extranjeros.

MATA REDONDA

- La zona posee un total de 9.321 habitantes.
- Densidad de población : 2 .532,9 hab/ km²
- Con un 100% de población urbana
- Relación hombre-mujeres: 8-2
- Relación dependencia demográfica: 46.5
- Porcentaje de población de 65 +: 13%
- Porcentaje de población nacida en el extranjero: 21.5%
- Tasa de fecundidad general: 1.4
- Porcentaje de personas unidas o casadas: 47.4 %
- Porcentaje de analfabetismo: 1.5 %
- Porcentaje de asistencia a educación regular :75.8
- Porcentaje de asistencia básica: 92.7%
- Porcentaje de población con educación sec. y más: 79.3%
- Tasa de discapacidad: 3.6
- Porcentaje de población no asegurada: 18. 4%

Hogares con Jefes hombres

- Personas por hogar :4
- Ocupados por hogar. 1.5

- Escolaridad promedio: 8.5

Hogares con jefes mujeres

- Personas por hogar :3.4
- Ocupados por hogar. 1.2
- Escolaridad promedio: 8.3

Fte: INEC, Censo 2004

La zona de estudio cuenta con una densidad de 2 .532,9 hab/ km² y un carácter 100 % urbano, con una tasa analfabetismo de 1.5 % y donde cerca del 75% se encuentra en estado de educación activa y un 25% de la población son nacidos en el extranjero.



Mapa 2.3: Mata Redonda, San José

Fuente: Municipalidad de San José / Mapa de Barrios, MSJ <http://maps.google.es>

1.1.3.2 Tendencia de uso del área.

La zona cuenta con una mezcla de usos en la que predomina el uso residencial al interior de los barrios, sin embargo se da comercio de manera lineal sobre las vías principales.

De igual manera hay una cantidad importante de edificaciones institucionales de carácter público y privado, con una tendencia de uso institucional en los alrededores del parque así como hacia el sector sur-

este. El uso comercial se presenta fuertemente tanto en los bordes de las vías provenientes de pavas como en las vías que se internan en el corazón de San José.

En la zona residencial cada vez es más notorio la aparición de pequeños locales comerciales, así como las edificaciones de vivienda vertical en los alrededores del parque. (ver mapa 2.4, imágenes de 2.9 a 2.13).

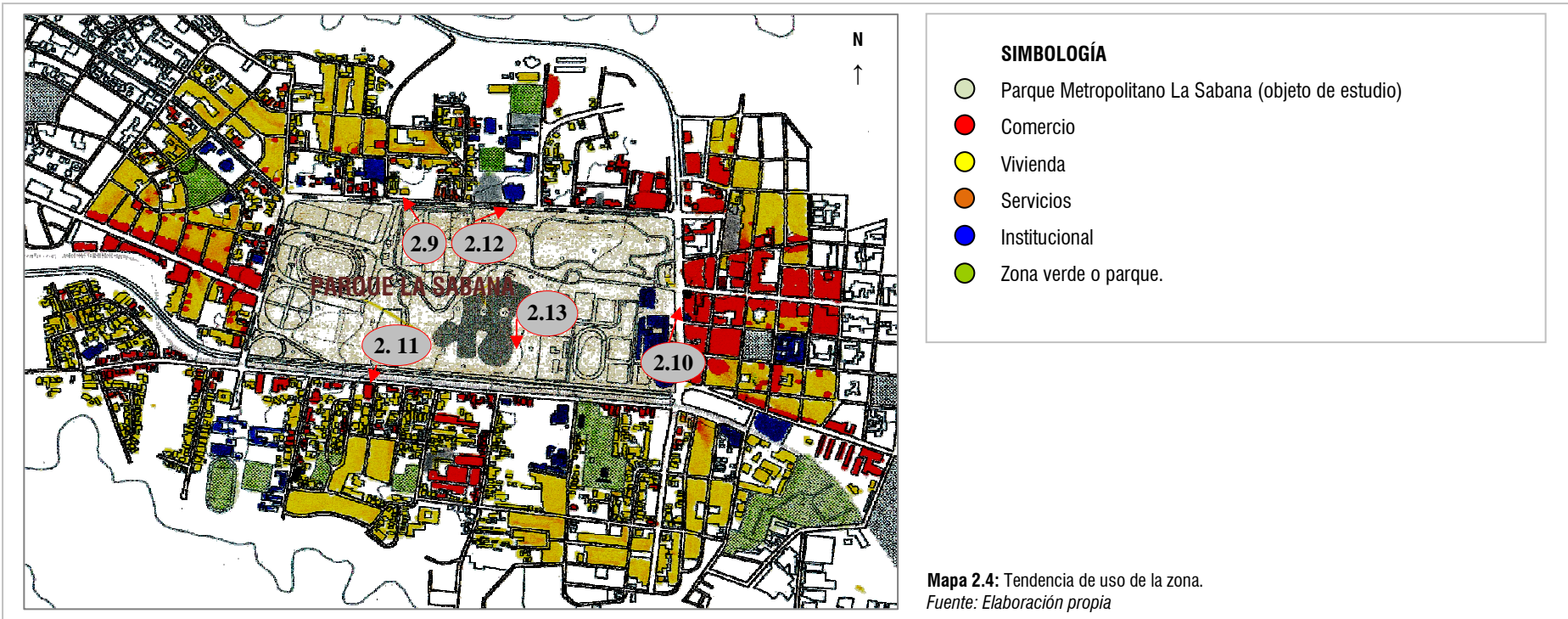




Imagen 2.9: Uso en vivienda.
Fuente: Propia



Imagen 2.10: Uso comercial. Soda tapia.
Fuente: Propia



Imagen 2.11: Uso en servicios
Torre de negocios La Sabana.
Fuente: Propia



Imagen 2.12: Uso institucional. ICE,
oficinas centrales
Fuente: Propia



Imagen 2.13: Zona verde o
parque. Parque La Sabana.
Fuente: Propia

1.1.4 Elementos naturales

1.1.4.1 Vegetación

El parque Metropolitano la Sabana cuenta con una extensa arborización generadora de oxígeno.

En su mayor parte el Parque Metropolitano La Sabana “Padre Chapuí ” está plantado de Eucaliptos y Cipreses, además en menor cantidad se pueden encontrar, el Casuarina, el Jaúl, el Cortés y el Roble de Sabana, siendo todas estas maderables. También se pueden mencionar otras especies como el Güitite, el Targuá, el Gallinazo, el Poró y el Bambú. (ver imagen 2.14 a 2.17, mapa 2.5)

A los alrededores del parque se encuentran especies como Llama del bosque y Laureles de la India. Por otro es casi ausente la presencia de árboles frutales a excepción de unos cuantos árboles de mango en los alrededores del lago, con lo cual la fauna que se mantiene en el mismo se alimenta de los residuos que dejan las personas en las zonas de comida.(ver imagen 2.18, mapa 2.5)

Cabe destacar que en la actualidad se implementa un proyecto de sustitución de árboles, en el cual se elimina los árboles enfermos o que presenten algún tipo de riesgo para el usuario del parque, por árboles nativos que brinden cobijo y alimento a la fauna existente en el parque.



Imagen 2.14: Vegetación en zona nort-este del parque. Caucáseas. Fuente: Propia.



Imagen 2.15: Vegetación en zona de senderos. Bambú. Fuente: Propia.



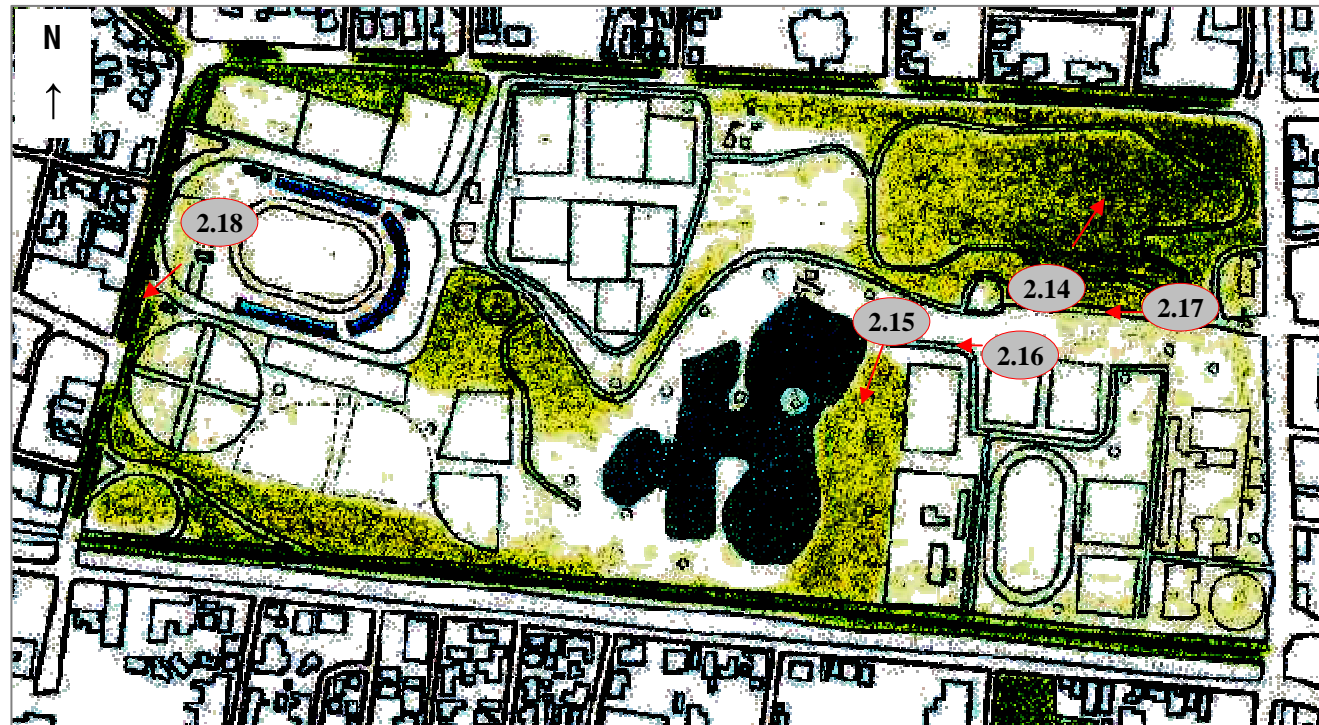
Imagen 2.16: Vegetación en zona de comidas. Mango. Fuente: Propia.



Imagen 2.17: Vegetación en vía de remate a la estatua de León Cortes. Caucáseas. Fuente: Propia.



Imagen 2.18: Vegetación en los bordes. Llama de bosque. Fuente: Propia.



Mapa 2.5: Mapeo de zonas verdes predominantes dentro del parque. Fuente: Elaboración propia

1.1.4.2 Topografía

De acuerdo a las hojas cartográficas de la zona el área posee una topografía regular con pequeñas elevaciones, siendo el sector oeste de mayor elevación que el sector este de la zona de estudio; hacia río María Aguilar en el sector sur y hacia el río Torres en el sector norte se da la depresión típica de la periferia de un río con una pendiente progresiva hacia el cauce. (ver imagen 2.19)

A lo largo del parque en sentido este –oeste el desnivel según las curvas de nivel es de 50 metros a lo largo de una distancia de 1.400 metros con lo cual posee una pendiente aproximada del 3 %. (ver imagen 2.20)

El parque se encuentra a nivel respecto a las calles que lo rodean. El terreno es de topografía plano-ondulada, donde los mayores relieves son el montículo donde se ubica los juegos infantiles, el montículo de La Cruz y los desniveles en torno al lago. (ver imagen 2.21 a 2.23, mapa 2.6)

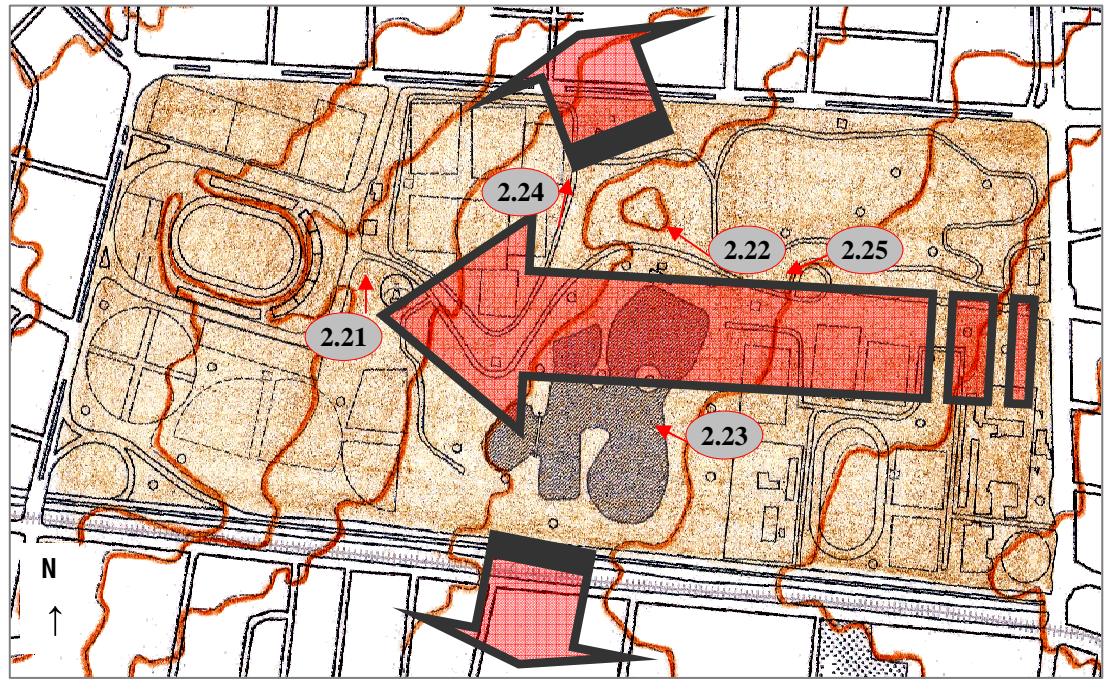
El resto del parque se puede considerar el terreno plano en su mayoría, en el que se han realizado movimientos de tierra como excavaciones, nivelación, terraceo, relleno y compactación debido a las intervenciones en el mismo a través del tiempo.(ver imagen 2.24 - 2.25)



Imagen 2.19: Pendiente sentido Norte -Sur.
Fuente: www.googleearth.com / Elaboración propia.



Imagen 2.20: Pendiente sentido Este-Oeste.
Fuente: www.googleearth.com / Elaboración propia.



Mapa 2.6: Curvas de nivel y sentido de la pendiente del terreno.
Fuente: Hoja cartográfica mata redonda / Elaboración propia.



Imagen 2.21: Montículo donde se ubica la cruz. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.22: Montículo en zona de juegos infantiles. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.23: Cambio de relieve en torno al lago. *Fuente: Propia.*

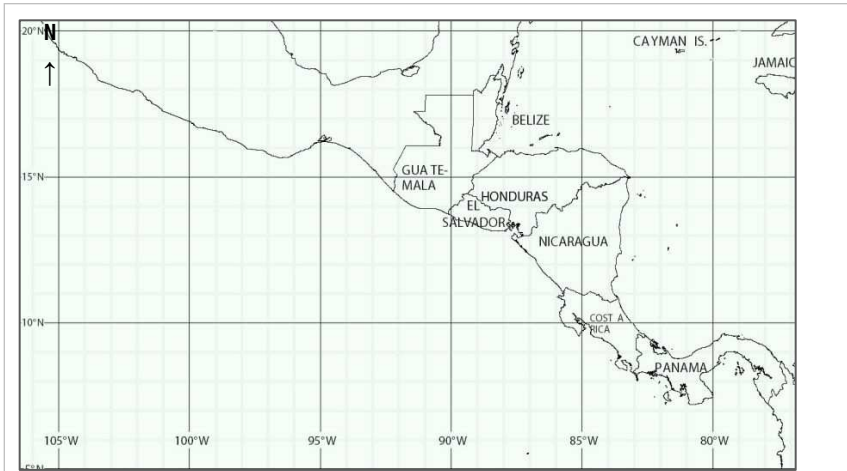


Imagen 2.24: Relieve llano predominante en el parque. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.25: Relieve llano a lo interno del parque. *Fuente: Propia.*

1.1.4.3 Clima



Mapa 2.7: Ubicación geográfica de Costa Rica:
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>



Mapa 2.8: Regiones climáticas de Costa Rica: Valle Central.
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>

Según el Instituto Meteorológico Nacional (IMN) la ubicación geográfica de nuestro país Costa Rica es en la parte sur de América Central, al norte del Ecuador, en la región conocida como neotrópica. Su localización está entre la latitud 08°00' y 11°15' Norte y las longitudes 82°30' y 86°00' Oeste. La latitud media se estima en los 10° Norte y la longitud media en 84°15' Oeste. Nuestro país, debido a su posición en una zona tropical del planeta, se caracteriza por las altas temperaturas y lluvias durante gran parte del año. (<http://www.imn.ac.cr>) (ver mapa 2.7)

La influencia del mar Caribe, del océano Pacífico y el área continental pequeña, hacen que la mayoría de los elementos meteorológicos del clima no presenten grandes oscilaciones anuales como las que se dan sobre las grandes masas continentales.

Tomando como referencia las características en la distribución de la precipitación el IMN ha designado seis regiones climáticas: Valle Central, Pacífico Norte, Pacífico Central, Pacífico Sur, Caribe Central, Caribe Sur y Zona Norte.

En cuanto al Parque Metropolitano La Sabana cuenta con una altitud de 1333 metros sobre el nivel del mar, el clima es templado y con dos estaciones, invierno y verano; o sea el mismo que reina en el Área Metropolitana de San José, perteneciente a la región Valle Central.(ver mapa 2.8).(www.icoder.go.cr)

Según el Instituto Meteorológico de Costa Rica la región del Valle Central donde se ubica el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí comprende parte de las provincias de San José, Alajuela, Heredia, y Cartago. Para representar esta región y específicamente la zona perteneciente al Parque La Sabana se debe analizar la estación meteorológica de Pavas en el centro del Valle.

1.1.4.3.1 Lluvias

Se tiene que para el área de estudio, se acumula durante el año una cantidad promedio de 1 967 mm (1mm es equivalente a 1litro por metro cuadrado). Según la imagen 2.26 tomada del IMN se da época seca que

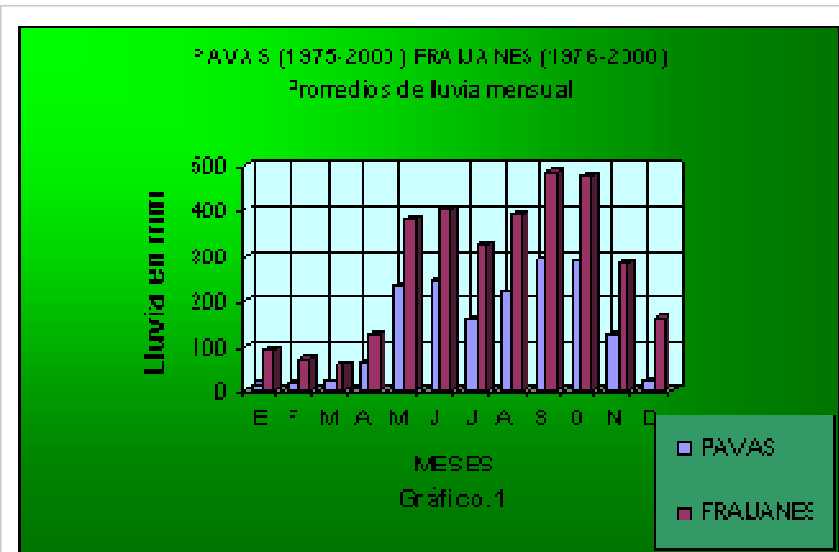


Imagen 2.26: Regiones climáticas de Costa Rica: Valle Central.
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>

va desde diciembre hasta marzo, y una lluviosa que va desde mayo a octubre. Se considera que abril y noviembre son meses de transición de una época a otra. En julio se nota una disminución de las lluvias denominado "veranillo".

1.1.4.3.2 Temperatura

Según el IMN en Pavas y por ende la zona del parque La Sabana, la temperatura promedio se mantiene entre los 22 y 24 grados Celsius (°C) y no tiene grandes cambios a través del año, mientras que la máxima promedio no exceden los 29 °C y los promedios de la temperatura mínima oscilan alrededor de los 18°C. (Imagen 2.27)

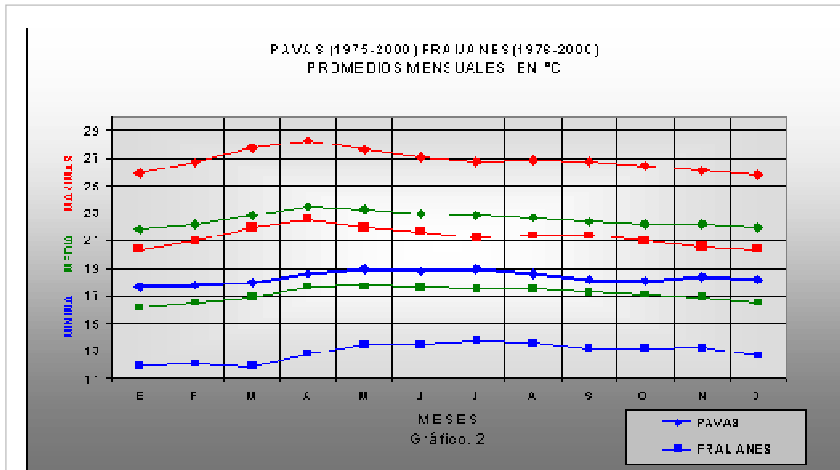
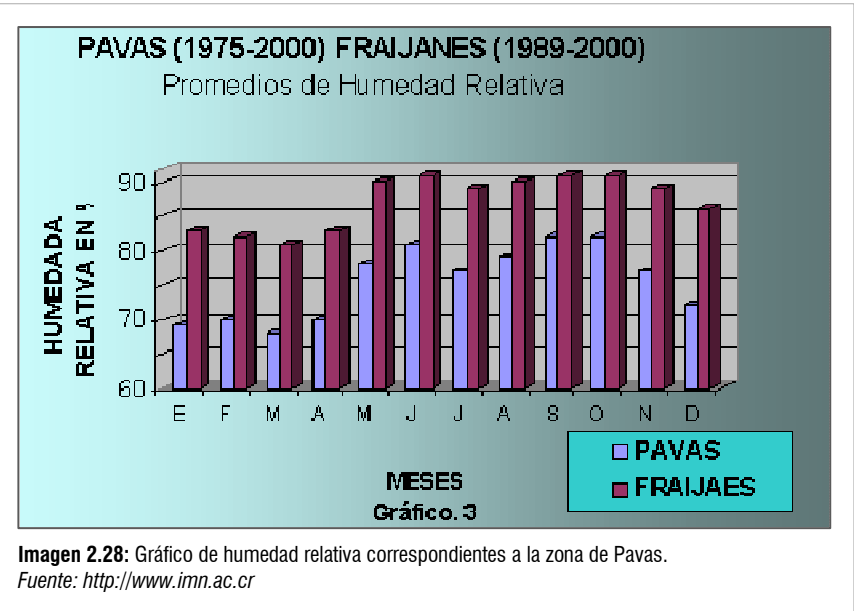


Imagen 2.27: Gráfico de temperaturas correspondientes a la zona de Pavas.
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>

1.1.4.3.3 Humedad relativa

Según el IMN la humedad relativa promedio anual de la zona es de 75%, con valores de 69% en la época seca y una oscilación de 10%, a lo largo de cada año. (ver imagen 2.28)



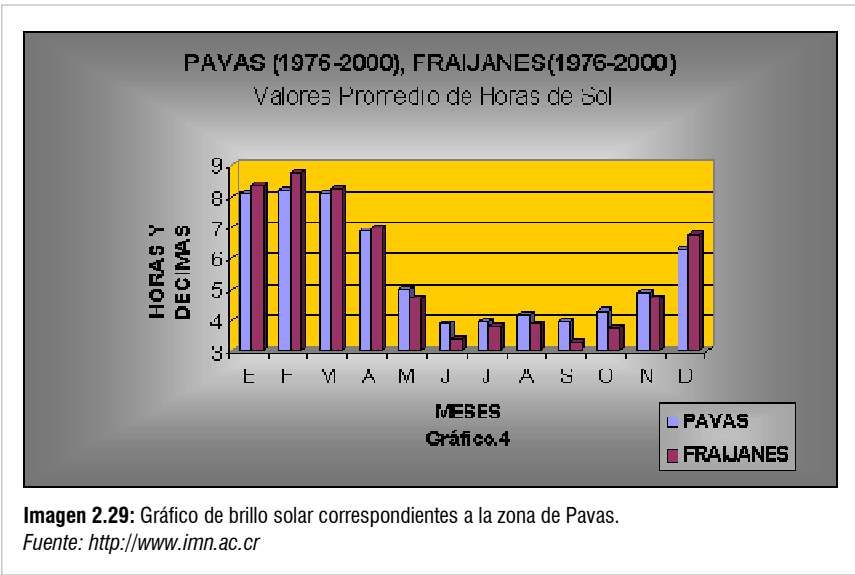
1.1.4.3.4 Viento

Para el IMN la época seca está marcada por la persistencia del viento Alisio (dirección NE), con velocidades altas de 30 kilómetros por hora (km/h) entre enero, febrero y marzo. En la época lluviosa, el viento Alisio disminuye la intensidad en horas de la mañana, con lo cual la brisa del

Pacífico con dirección Oeste, Suroeste, se adentra hasta el Valle Central y forman un "frente de brisa", favoreciendo la formación de nubes de tipo cúmulos con suficiente desarrollo vertical como para provocar tormentas eléctricas y lluvias.

1.1.4.3.5 Brillo solar.

Los meses más soleados según el IMN son enero, febrero, marzo y abril. Ante esto se podría decir que en el Valle Central y específicamente en el parque La Sabana siempre hay algunas horas de sol que puede variar entre 4 horas en la época lluviosa cuando la cobertura nubosa varía de parcial a total a lo largo del día, y 8 horas en época seca cuando predominan el cielo despejado o con poca nubosidad.



1.1.5 Servicios públicos.

En general la zona del parque y sus alrededores cuentan con todos los servicios básicos, lo cual lo convierte en un área atractiva para nuevas inversiones y atracciones a nivel urbano.

1.1.5.1 Energía Eléctrica

En el país en general se cuentan con energía eléctrica de 110 voltios suministrado por diversas empresas como CNFL que suministra energía en la Área del Parque La Sabana, el ICE, ESPH, entre otras. Por lo que la zona cuenta con una electrificación total a nivel urbano y residencial. (ver imagen 2.30)

1.1.5.2 Agua

Por medio del AyA se cuenta con agua potable en todo el territorio nacional, así mismo en el interior del parque se cuenta con una red de agua potable.

1.1.5.3 Telefonía

Suministrado por el ICE y se tiene como uno de los más eficientes en Latinoamérica. Existe la Llamada Directa Internacional, desde cualquier punto del país. El área cuenta con una red de teléfonos públicos y residenciales.



Imagen 2.30: Transformador de energía eléctrica ubicado en costado sur del Parque La Sabana
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>

1.1.5.4 Transporte Colectivo.

La zona tiene acceso desde todos los puntos cardinales por medio del transporte público, además se tiene dos paradas de taxis identificados con el color rojo ubicados a los costados norte y sur. Por otro lado el servicio de tren se ubica al costado Sur con una frecuencia de cada hora. (ver imagen 2.31)



Imagen 2.31: Parada de bus en el costado sur del Parque.
Fuente: <http://www.imn.ac.cr>

1.1.5.5 Medios de comunicación

En general la zona cuenta con servicios de radio, televisión nacional, por cable y satelital, así mismo con servicio de internet por cable o inalámbrico y acceso a los diferentes periódicos que circulan a nivel nacional.

Televisión

Se cuenta con canales que transmiten en español e inglés, así como el sistema por cable en ambos idiomas.

Radio

Operan gran cantidad de radioemisoras tanto en A.M. como en F.M., a nivel nacional.

Periódicos

Diariamente se editan cinco periódicos y existen varios semanarios en español, así como publicaciones semanales y mensuales en idioma inglés. Además se editan revistas con variada y útil información.

1.2 Componentes del diseño urbano

1.2.1 Estructura espacial

1.2.1.1 Sólidos / Vacíos

La volumetría que se lee en la zona, es en su mayoría de una altura media sin obviar edificaciones como el Ice, la Contraloría Nacional y edificios habitacionales que rompen con esta escala.

El entorno inmediato al Parque no se percibe el área ahogada en el contexto urbano, esto debido a que la zona cuenta aún con espacios vacíos y área verdes privadas, producto de que las viviendas poseen amplias zonas verdes. (ver imagen 2.32 a 2.35)

A lo interno de las cuadras también se observa p que las cuadras poseen centro libre correspondiente a los patios traseros de las viviendas.(ver mapa 2.9)

En lo que se refiere al parque se da un gran espacio vacío rodeado de edificaciones (sólidos) de una escala mayor acorde al ancho de las vías y al retiro visual que permite el parque. Sin embargo no se da una transición en cuanto a alturas se refiere, sino que el cambio es abrupto entre las edificaciones de gran altura y el parque sin generar una concavidad que contenga el espacio. (ver imagen 2.36-2.40)



Imagen 2.32: Sector Oeste. Se aprecia un volumen predominante (Teletica) de mayor altura y los alrededores a una altura residencial de primer o segundo piso.
Fuente: Propia.



Imagen 2.33: Sector Sur. Se aprecia la Contraloría y la Torre La Sabana como las dos edificaciones de mayor altura, siendo sus alrededores antiguas viviendas convertidas en pequeños comercios.
Fuente: Propia.



Imagen 2.34: Sector Este. Se da una escala de baja altura de uno o dos pisos con edificaciones nuevas de esta escala y viviendas en uso de oficinas o locales comerciales.
Fuente: Propia.



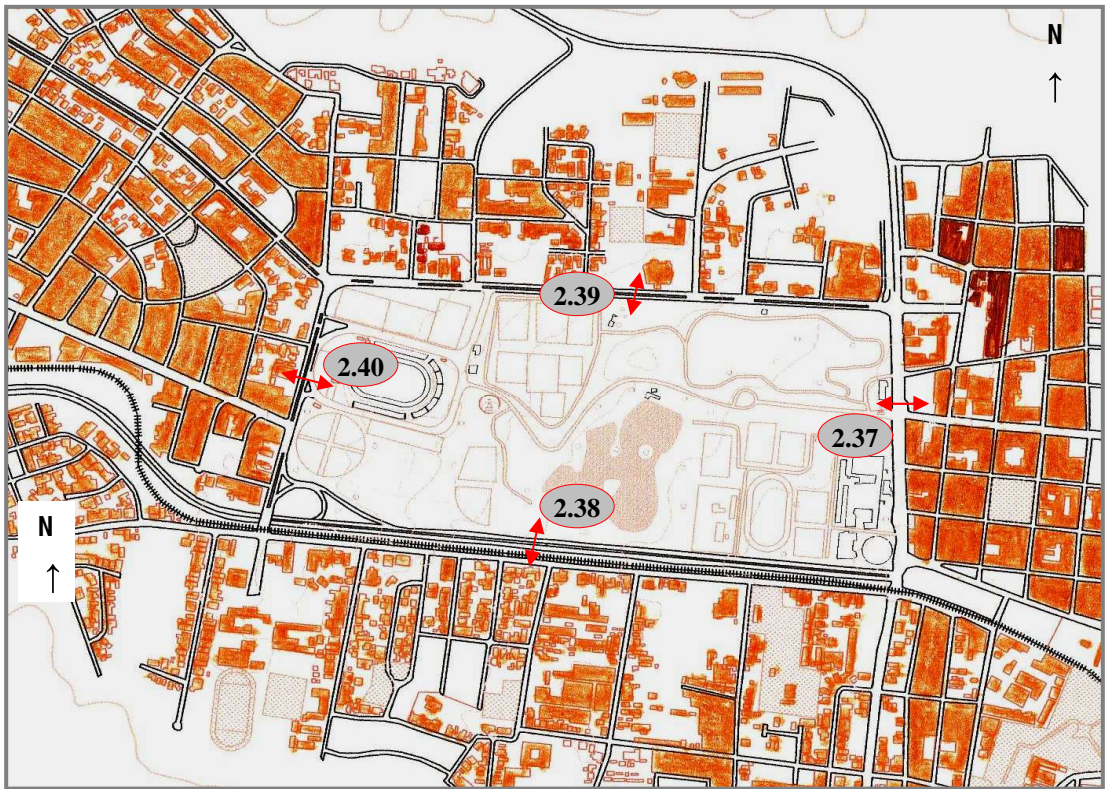
Imagen 2.35: Sector Norte. Se observa como mayor altura el edificio del ICE y algunos edificios habitacionales, este sector es el que presenta una mayor tendencia al cambio de escala.
Fuente: Propia.



SIMBOLOGÍA

- Zona verde.
- Espacio vacío perteneciente a parques

Imagen 2.36: Mapeo de zonas libres en la trama urbana aledaña al Parque La Sabana.
Fuente: PNDU / Elaboración propia.



Mapa 2.9: Mapeo de sólidos versus los vacíos.
Fuente: Hoja cartográfica mata redonda / Elaboración propia.



Imagen 2.37: Transición costado Este del parque La Sabana. Fuente: Propia

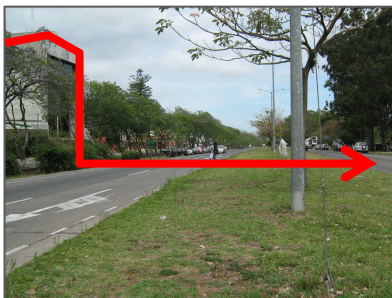


Imagen 2.38: Transición costado Sur del parque La Sabana. Fuente: Propia



Imagen 2.39: Transición costado Norte del parque La Sabana. Fuente: Propia



Imagen 2.40: Transición costado Oeste del parque La Sabana. Fuente: Propia

1.2.1.2 Sectores y barrios

La zona de estudio fue fragmentada para fines de la investigación en cinco sectores tomados a partir de la similitud del espacio construido o uso del suelo actual. Los cinco sectores son:

Sector 1: Compuesto por el barrio Américas. Este es un sector institucional / residencial de media baja escala con edificaciones de gran altura como lo es el ICE. (ver imagen 2.41)

Sector 2: Compuesto por el barrio Nunciatura, donde en el costado este se torna netamente institucional / comercial con escala media - alta.(ver imagen 2.42)

Sector 3: Compuesto por los barrios Rancho Luna, Roma y La Salle. Este es un sector de carácter institucional / comercial hacia el S-E con edificaciones sobresalientes de escala alta.(ver imagen 2.43)

Sector 4: Al sur del área de estudio, compuesto por los barrios Moreno y Silos, sector comercial / residencial de escala media / baja hacia S-O; institucional al sur con edificaciones de media alta escala.(Contraloría-MAG)(ver imagen 2.44)

Sector 5: Por el costado oeste se encuentra un sector predominantemente comercial / con residencia de media a baja escala.(ver imagen 2.45)

Imagen 2.41: Sector 1: edificios de gran altura de carácter institucional y residencial.

Fuente: Elaboración propia.

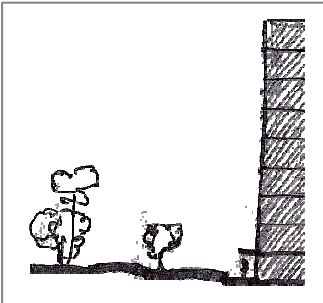


Imagen 2.42: Sector 2: edificios de altura media de carácter institucional y comercial.

Fuente: Elaboración propia.

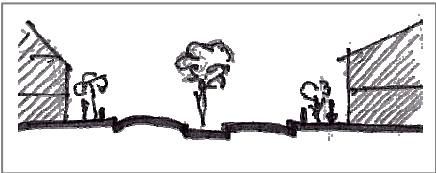


Imagen 2.43: Sector 3: edificios de sobresalientes de gran altura de carácter institucional y comercial.

Fuente: Elaboración propia.

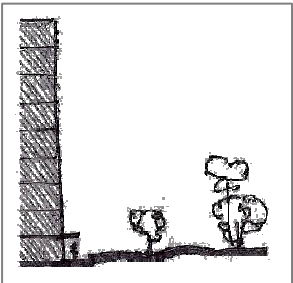


Imagen 2.44: Sector 4: edificios de altura media de carácter residencial y comercial.al Sur con edificaciones de altura sobresaliente.

Fuente: Elaboración propia.

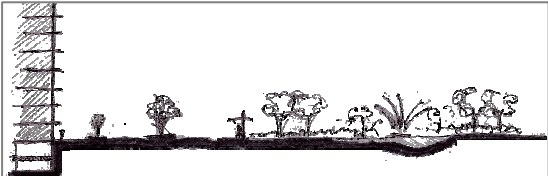
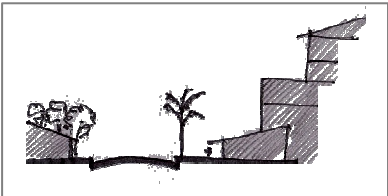


Imagen 2.45: Sector 5: edificaciones de sobresalientes de media-baja altura de carácter residencial y comercial.

Fuente: Elaboración propia.





Mapa 2.10: Sectores y barrios.
Fuente: Municipalidad de San José /Elaboración propia.

1.2.1.3 Bordes

El área de estudio se encuentra bordeada por vías de alto tránsito de cuatro o más carriles constituyendo bordes muy fuertes y convirtiendo el parque en una gran rotonda vial.

Al norte se encuentra la Avenida Las Américas compuesta por cuatro carriles, dos en cada sentido, al sur se encuentra la Autopista Próspero Fernández compuesta por cuatro carriles y una calle secundaria la ruta 106 de dos carriles la cual está en proceso de ampliación a cuatro carriles.

Al este se encuentra bordeado por la Autopista General Cañas compuesta por 6 carriles tres en cada sentido, del mismo modo al oeste las vías son de cuatro carriles, dos en cada sentido.

Cabe destacar que estas vías sobre todo las pertenecientes a la pista son de alto tránsito y muchas veces a velocidades temerarias, provocando un fuerte borde de incomunicación en todos los costados del Parque Metropolitano La Sabana.

Así mismo el parque se encuentra rodeado de varios edificios de gran escala, públicos y privados, entre ellos el ICE, la Contraloría General y Teletica y los diferentes condominios verticales.

Mapa 2.11: Bordes del área de estudio.
Fuente: Municipalidad de San José /Elaboración propia.

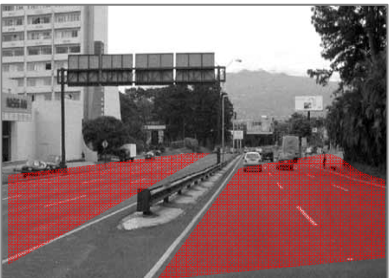
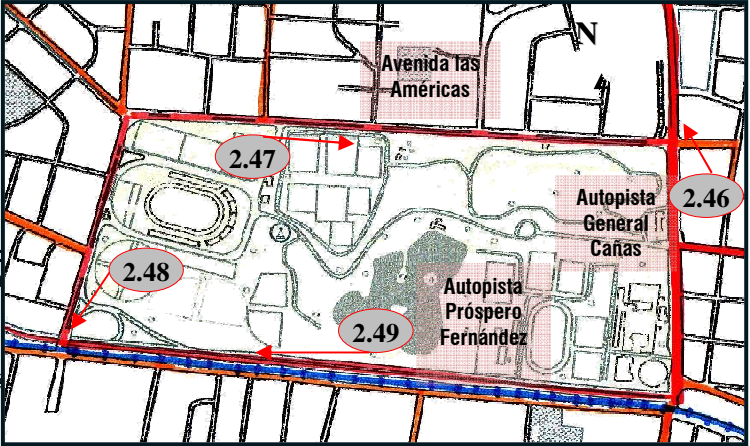


Imagen 2.46: Borde nort-oeste. Autopista General Cañas 6 carriles de alto tránsito.
Fuente: Propia.



Imagen 2.47: Borde Norte. Avenida las Américas. 4 carriles de alto tránsito.
Fuente: Propia.

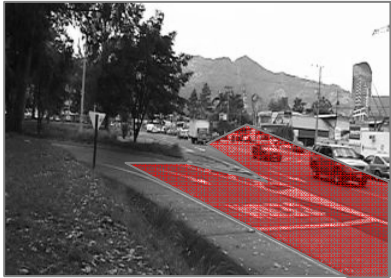


Imagen 2.48: Borde Oeste. 4 carriles de alto tránsito.
Fuente: Propia.

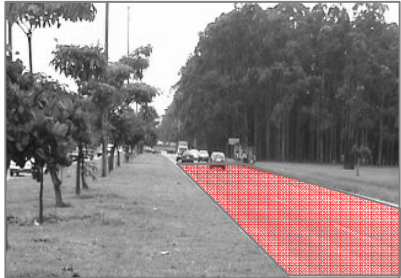


Imagen 2.49: Borde Sur. Autopista Próspero Fernández. 6 carriles de alto tránsito en autopista y 4 en calle secundaria.
Fuente: Propia.

1.2.1.4 Sendas

En el parque se encuentran sendas articuladas que generan recorridos definidos alrededor del lago propicios para hacer deporte y caminar, sin embargo son estrechas y no cuentan con los elementos necesarios para cumplir con la Ley 7600 de acceso universal. (ver imagen 2.46-2.49, mapa 2.11)

Así mismo cuenta con senderos en la zona del bosque el costado nor-este que van hasta las canchas deportivas en el sector nort-este. Cabe destacar que estos funcionan en sentido este oeste sin ser articulados en sentido norte-sur.

Por otro lado en la periferia del Parque se encuentran marcados una serie de recorridos debido a su uso frecuente ya sea de paso o en el deporte lo cual indica la necesidad del diseño de senderos adecuados para el tránsito de peatones y deportistas. (ver imagen 2.50-2.53)

Estas sendas son utilizadas como paso en la época seca, ya que en la época lluviosa se vuelven intransitables por la acumulación de agua y barro al ser de tierra y no tener superficies adecuadas para el tránsito de personas. Se genera el paso periférico por el parque sin adentrarse en él ya que no se dan las condiciones necesarias para transitar en sentido norte-sur. (ver imagen 2.54-2.55)



Imagen 2.50: Sendas alrededor del lago y las canchas deportivas en el Parque La Sabana.
Fuente: Propia.

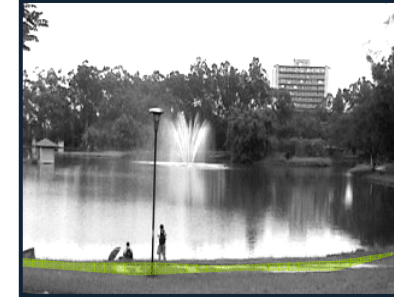


Imagen 2.51: Sendas alrededor del lago del Parque Metropolitano La Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 2.52: Senda que remata con la estatua de León Cortés.
Fuente: Propia.



Imagen 2.53: Senda contigua a las canchas deportivas en el sector norte.
Fuente: Propia.



Imagen 2.54: Senda al costado norte del Parque.
Fuente: Propia.



Imagen 2.55: Senda ubicada en las canchas deportivas piscina.
Fuente: Propia.



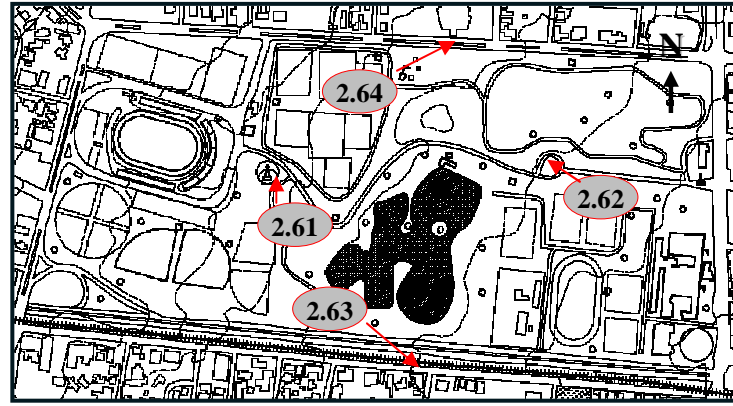
1.2.1.5 Hitos

Se define un hito como el punto de referencia dentro de un espacio a partir del cual las personas se pueden ubicar dentro del mismo. Pueden ser monumento, estatuas, esculturas o algún elemento natural. A una escala mayor encuentran las edificaciones que son conocidas por la mayoría de las personas y tienen un valor simbólico para el ciudadano.

El parque cuenta con una serie de hitos ubicados en puntos estratégicos de referencia, en su mayoría a lo interno de la misma se trata de esculturas siendo la cruz la de mayor esbeltez. (ver imagen 2.61, mapa 2.12)

Uno de los más conocidos es el lago, el cual es un elemento natural de referencia para los usuarios del Parque La Sabana. Así mismo se encuentra un obelisco de unos 3 metros de altura en honor al Presbítero Padre Chapuí quien dono los terrenos donde se ubica el parque. (ver imagen 2.62)

En sus bordes se encuentra el Gimnasio Nacional, el ICE, la Contraloría General de la República, Teletica y el museo de Arte en las instalaciones del Antiguo Aeropuerto como los hitos sobresalientes del área. De igual manera y aunque no se encuentra finalizado, el nuevo Estadio Nacional es un hito del área y a nivel nacional, con el que se identifica gran parte de los ciudadanos costarricenses. (ver imagen 2.63, 2.64)



Mapa 2.12: Ubicación de hitos en la zona.

Fuente: Elaboración propia.



Imagen 2.61: Monumento a la cruz en conmemoración al Congreso Eucarístico en 1956. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.62: Obelisco en honor al Padre Chapuí. 1985. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.63: Edificio de la Contraloría General de la República. Sabana Sur *Fuente: Propia.*



Imagen 2.64: Edificio oficinas centrales del ICE, Sabana Norte. *Fuente: Propia.*

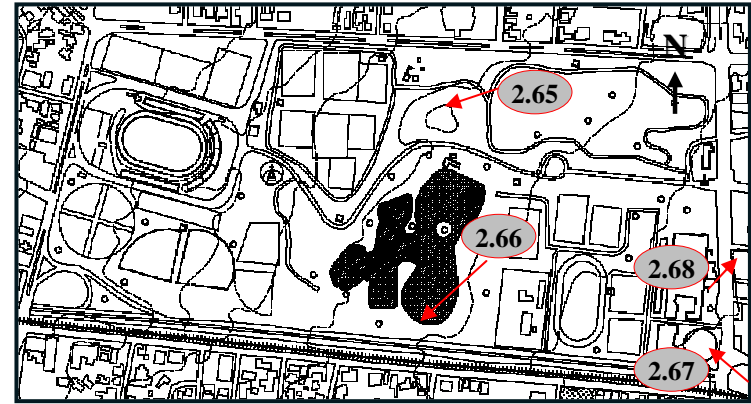
1.2.1.6 Nodos

Un nodo es un punto donde las personas se concentran, ejemplo de ello son las plazas, esquinas, paradas de buses o bien espacios donde la gente suele encontrarse o compartir. Según el ICODER se calcula que aproximadamente 38 mil personas visitan cada semana el Parque La Sabana.

El parque cuenta con una serie de nodos como lo son las plazas de fútbol, la de béisbol, el área de comida la cual es aprovechada por diversos grupos ya sea de excursiones escolares o colegiales, motociclistas y mensajeros. (ver imagen 2.65, mapa 2.13)

Otro punto de encuentro es el lago que se convierte en un punto de suma importancia, dándole una especie de respiro al parque como un gran espejo de agua, permitiendo la pesca en él y un recorrido para lo que gustan correr y hacer deporte.(ver imagen 2.66) Así mismo las instalaciones deportivas se convierten en nodos. En el caso del Estadio Nacional se da por medio de los grupos que se reúnen a entrenar en este, igual sucede con el Gimnasio Nacional y los gimnasios aledaños a este. (ver imagen 2.67)

A los alrededores del Parque La Sabana se encuentran puntos de encuentro en las paradas situados en los bordes del Parque, los restaurantes de comidas rápidas y la soda Tapia. (ver imagen 2.68)



Mapa 2.13: Ubicación de hitos en la zona.
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 2.65: Área de comida dentro del Parque. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.66: Pesca en los alrededores del Lago *Fuente: Propia.*



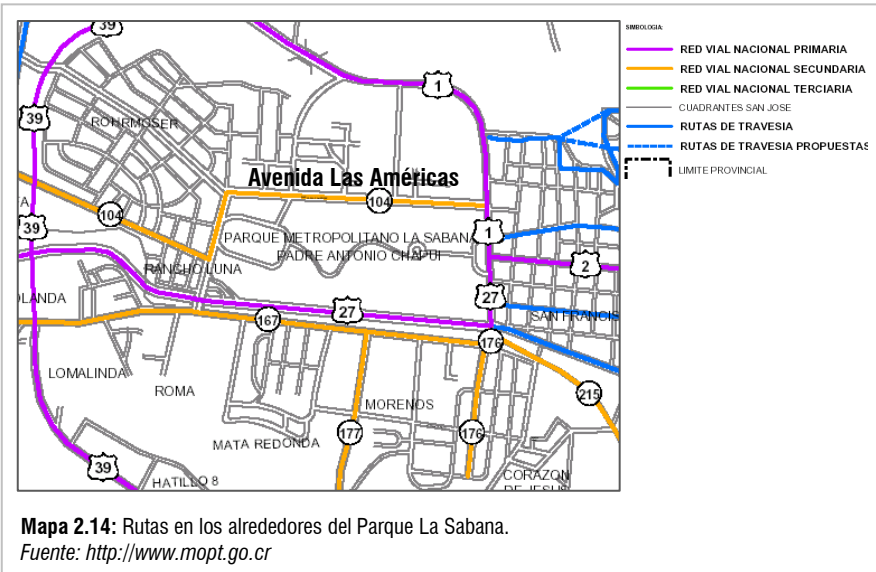
Imagen 2.67: Gimnasio Nacional.
Fuente: Propia.



Imagen 2.68: Soda tapia. *Fuente: Propia.*

1.2.2 Estructura funcional

1.2.2.1 Transporte público.



1.2.2.1.1 Autobuses

La zona cuenta con el paso de las rutas de autobús hacia Pavas, Romhoser, entre otros al costado norte y oeste, al este pasan las rutas provenientes de Heredia, Alajuela y la zona de Guanacaste y al sur los buses provenientes del sector de Escazú y Caldera. (ver mapa 2.14)

A continuación se nombran las principales rutas que pasan por los alrededores del Parque Metropolitano La Sabana:

Para estimar la frecuencia de viajes se utilizó los datos de frecuencia y horarios autorizados suministrados por la ingeniería General de Tránsito en el período de 6 am a 7 pm; horas en que el parque posee luz natural y se da la mayor actividades en su entorno inmediato. Cabe destacar que en algunos casos se utilizan promedios debido a que la frecuencia de buses difiere en las horas pico.

Sobre la ruta1: se tomarán en cuenta solamente la ruta con destino San José ya que solamente en este caso pasa por el borde del Parque.

- Heredia –San José: 240 viajes diarios
- San Antonio_San Rafael_la Guácima – San José: 52 viajes.
- Guararrí_La milpa- San José: 65 viajes.
- La Aurora-San José: 52 viajes.
- San Joaquín – San José: 52 viajes.
- Alajuela-San José: 98 viajes.
- San Mateo_ Labrador_Orotina- San José: 13 viajes.
- Playas del Coco –San José: 6 viajes.
- Naranjo-San José: 26 viajes.
- Palmares-San José: 52 viajes.
- San Ramón-San José: 7 viajes.
- Puntarenas-San José: 32 viajes.
- Miramar –San José: 4 viajes.
- Colorado Abangares-San José: 2 viajes.

- Bagaces-San José: 2 viajes.
- Nicoya-San José: 26 viajes.
- Santa Cruz-San José: 5 viajes.
- Nandayure-San José: 3 viajes.
- Liberia –San José: 26 viajes.
- Cañas-San José: 13 viajes.
- Upala por Cañas-San José: 2 viajes.
- Bolsón –San José: 2 viajes.

En conclusión pasan por esta vía alrededor de 780 buses en el rango establecido.

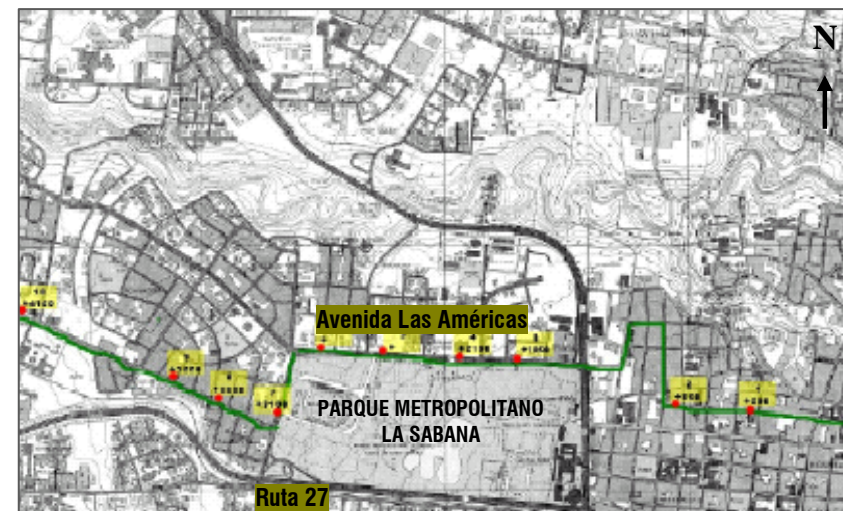
Sobre ruta 104:

Sobre Avenida Las América en el sector Norte pasan las siguientes rutas:

- San José –Pavas, Rmales (buses):78 viajes.
- San José – Pavas Zona 1: 78 viajes.
- San José –Pavas Zona 2: 78 viajes.
- San José –Pavas Hospital Psiquiátrico: 78 viajes.
- San José –Pavas Aeropuerto Tobías Bolaños: 78 viajes.
- San José –Pavas Lomas del Río (microbus):156 viajes.
- San José –Pavas y rmales (microbus): 78 viajes.
- San José –Pavas Villa Esperanza (microbus): 78 viajes.

- San José –Pavas Villa Esperanza (bus): 78 viajes.
- San José –Pavas Lomas del Río (bus): 78 viajes.

Cabe destacar que la frecuencia promedio de estos servicios es de 1 bus cada 10 minutos. Pasando por la ruta un total de 858 viajes en las horas establecidas en un solo sentido por lo que en total son 1716 viajes. (ver mapa 2.15)



Mapa 2.15: Recorrido de las rutas que pasan en el sector Norte-Oeste del Parque.
Fuente: <http://www.autotransportespavas.com>

Sobre ruta 27:

Las rutas de mayor frecuencia en el sector Sur de Parque son:

- San José-Santa Ana-Piedades –Brasil (calle vieja): 78 viajes

- San José-Santa Ana-Piedades –Brasil (pista): 156 viajes
- San José – Escazú centro: 70 viajes.
- San José – Escazú San Antonio: 68 viajes.
- San José – Escazú Santa Teresa: 40 viajes.
- San José – Escazú Guachipelín (por pista): 78 viajes.
- San José – Escazú Bello Horizonte: 34 viajes.
- San José – Escazú Corazón de Jesús: 27 viajes.
- San José – Escazú Vista de Oro: 26 viajes.
- San José – Escazú Barrio El Carmen: 30 viajes.
- San José – Escazú Bebedero: 22 viajes.
- San José – Escazú Calle Curio: 13 viajes.
- San José – Escazú Guachipelín (por Anonos): 40 viajes.
- San José – Escazú Lotes Badilla: 4 viajes.
- San José – Escazú Anonos: 26 viajes.

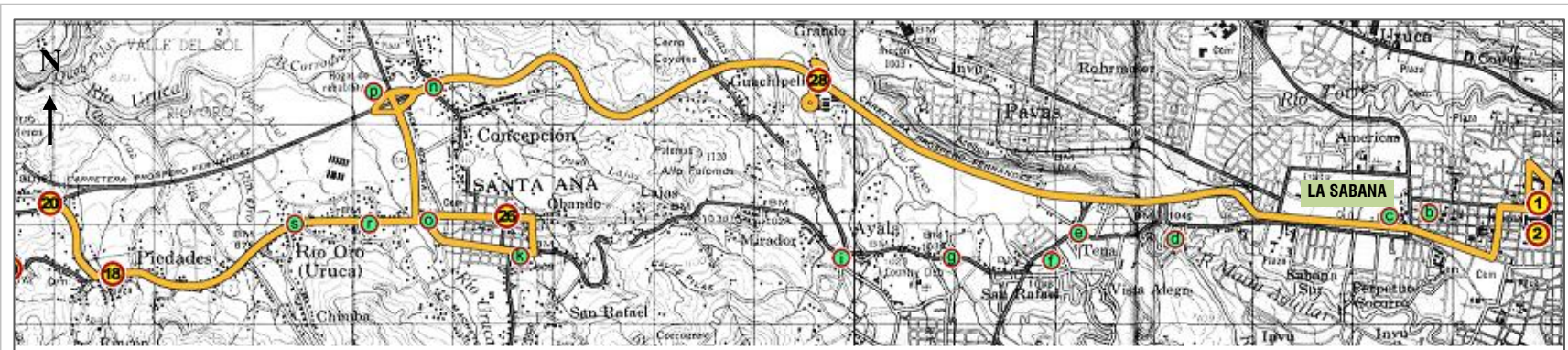
- San José – Escazú Santa Ana Ciudad Colón: 20 viajes.
- San José – Palmichal: 5 viajes.
- San José – Piedra Blanca de Mora: 10 viajes.
- San José – Puriscal: 26 viajes.
- San José – San Pablo de Turrubares: 1 viajes.

Por el sector Sur del parque pasan diarios aproximadamente un total de 784 viajes en un solo sentido para un total de 1568 viajes en el período establecido. (ver mapa 2.16)

Sector Este ruta 27:

- San José-Sabana Estadio:195 viajes
- San José Sabana Cementerio: 112 viajes.

En este sector pasan alrededor de 307 viajes en el período establecido.



Mapa 2.16: Recorrido de las rutas que pasan por el sector Sur del Parque Metropolitano La Sabana..Fuente: <http://newsletter.escazunews.com>

En conclusión en los bordes de la sabana pasan 4371 viajes en el período de las 6 am a las 7 pm, si se estima que de cada bus tiene en promedio una capacidad de 50 personas y que transiten en promedio por el parque al menos 1 personas proveniente de cada bus indistintamente si esta aborda o se baja del bus en el sitio, se podría hablar de un uso del parque diario de alrededor de 5.000 personas durante las horas establecidas.

1.2.2.1.2 *Tren*

La zona cuenta con el servicio de tren urbano que va desde Pavas hasta San Pedro y viceversa, con una parada frente la Contraloría al costado sur del Parque Metropolitano La Sabana. El tren tiene un horario matutino realiza 5 viajes entre las cinco y la ocho de la mañana, y reanuda los viajes a las 4 a 8 pm donde realiza viajes cada hora aproximadamente.

Según el INCOFER el tren pasó de transportar 139.000 personas en el año 2006 a transportar 461.146 personas en el 2008, se ha triplicado el uso del tren como opción de transporte y se espera que al final del 2009 se esté transportando 1.200.000 personas por la capital. (ver imagen 2.69) ([http:// www.nacion.com](http://www.nacion.com))

Esto constituye una afluencia de trabajadores, estudiantes y demás usuarios que utilizan el servicio diariamente para atravesar la ciudad.

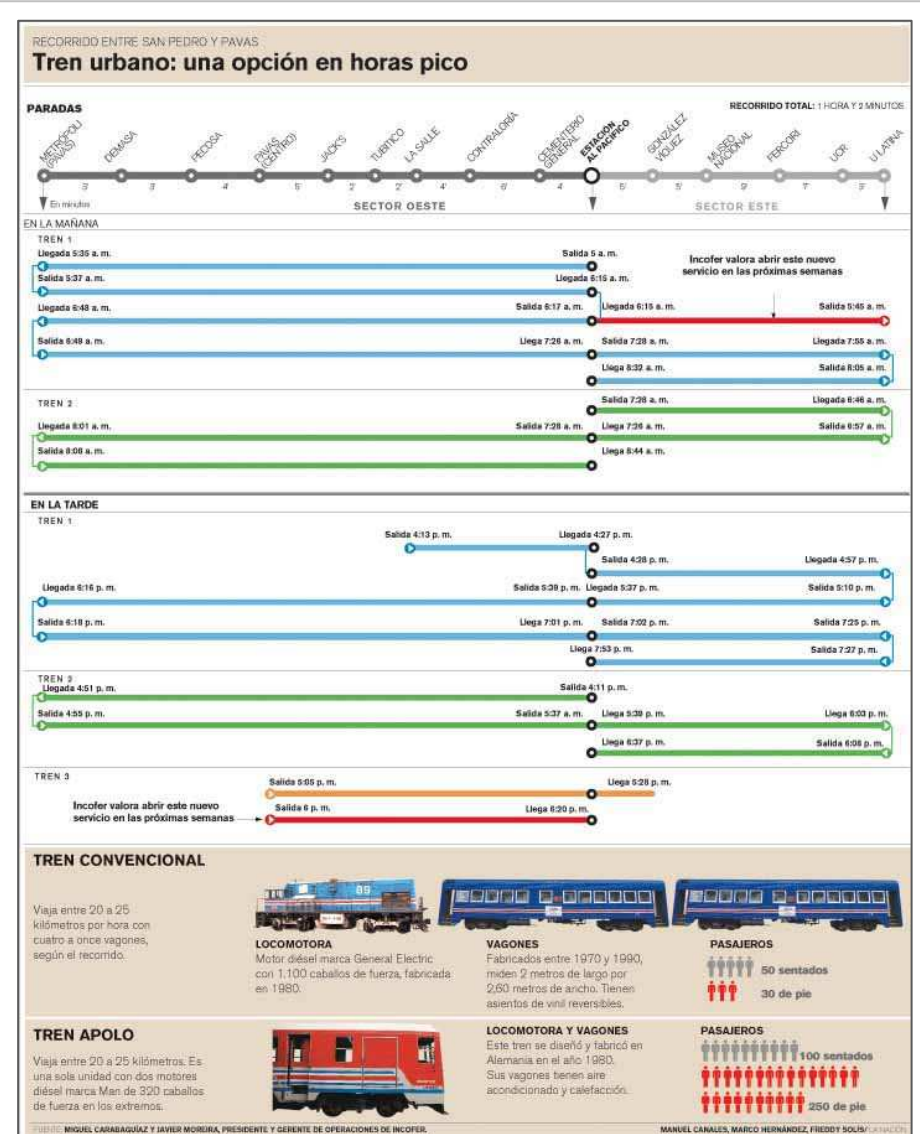


Imagen 2.69: Rutas del tren metropolitano.
Fuente: <http://www.nacion.com>

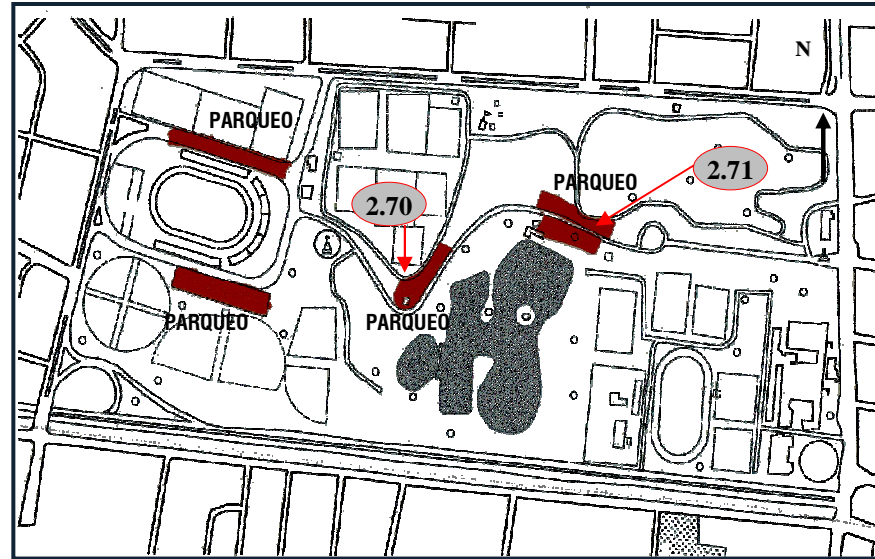
1.2.2.2 Estacionamientos.

En los alrededores del Parque se ubican varios parqueos de capacidad de de 200 a 400 carros de carácter privado y algunos menos tamaño que son de uso temporal pertenecientes a comercio y oficinas.

A la interno del parque hay tres parqueos con capacidad aproximada de 30 a 50 carros cada uno. Según Gaetano Pandolfo presidente del ICODER con la construcción del nuevo Estadio no se permitirá parquear dentro del Parque. (ver imagen 2.70, 2.65 mapa 2.17)

Esto debido a que el nuevo estadio tiene una capacidad de 43.000 personas y 400 parqueos; el anterior tenía 320 sitios de parqueo pero tan sólo una capacidad para 13.000 personas. Esto debido a que el nuevo diseño contemplaba parqueos subterráneos los cuales fueron eliminados por el alto costo que significaba construirlos.

Ante esta situación se pretende que las personas se trasladen por medio del transporte público, así mismo el ICE habilitaría el parqueo contiguo al edificio que es subutilizado los fines de semana, donde se pretende se concentren los eventos en el Estadio.



Mapa 2.17: Parques internos del Parque Metropolitano La Sabana.
Fuente: Municipalidad de San José /Erika Angulo Campos

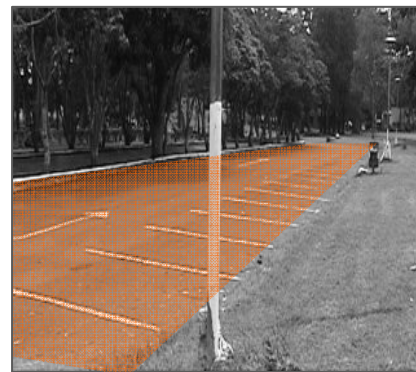


Imagen: 2.70: Parques internos del Parque Metropolitano La Sabana. Fuente: Propia.

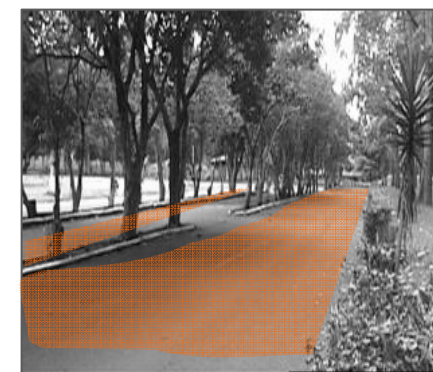


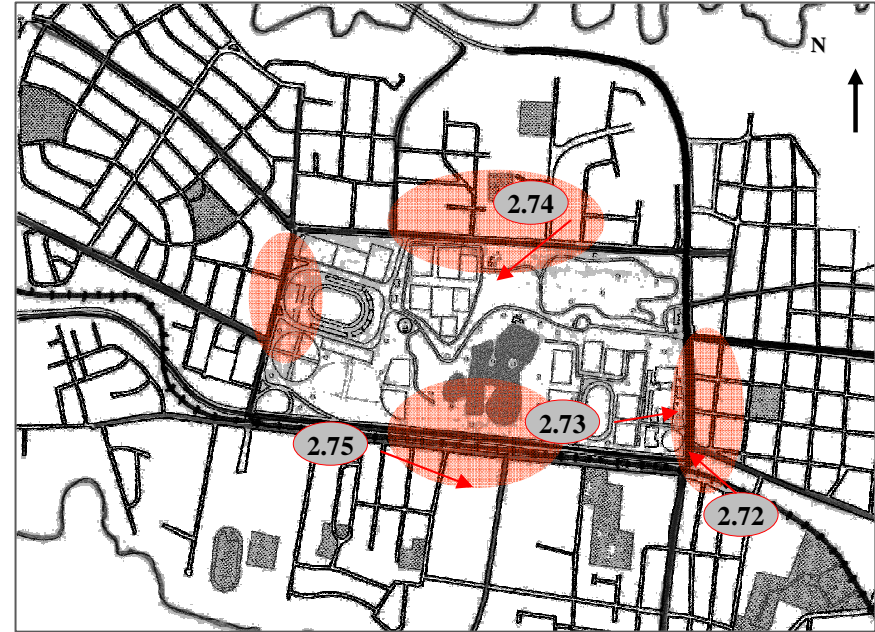
Imagen: 2.71: Parques internos del Parque Metropolitano La Sabana. Fuente: Propia.

1.2.2.3 Peatonización

La zona en su exterior no cuenta con senderos o pasos diseñados para el peatón provocando que la travesía de los alrededores hacia el parque se haga de manera temeraria, por lo que no se da una integración peatonal con el entorno inmediato.

En el costado este se encuentra un paso peatonal elevado, sin embargo no es utilizado por los peatones debido a la falta de seguridad que se corre en el mismo.

De igual forma a lo interno del parque no hay condiciones idóneas para que el peatón se pueda desplazar de un extremo a otro. Se presenta una carencia de superficies y tratamientos de pisos que brinden la información necesaria al peatón para desplazarse dentro de los lineamientos que estipula la ley 7600.



Mapa 2.18: Puntos donde se presenta mayor necesidad de elementos que den seguridad peatonal al cruzar de un lado al otro.

Fuente: <http://www.nacion.com>

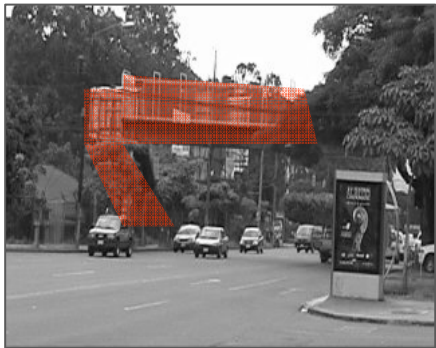


Imagen 2.72: Puente peatonal sector Este.
Fuente: Propia.



Imagen 2.73: Cruce de forma temeraria. Sector Este. Fuente: Propia.



Imagen 2.74: Cruce de forma temeraria sector Norte. Fuente: Propia.

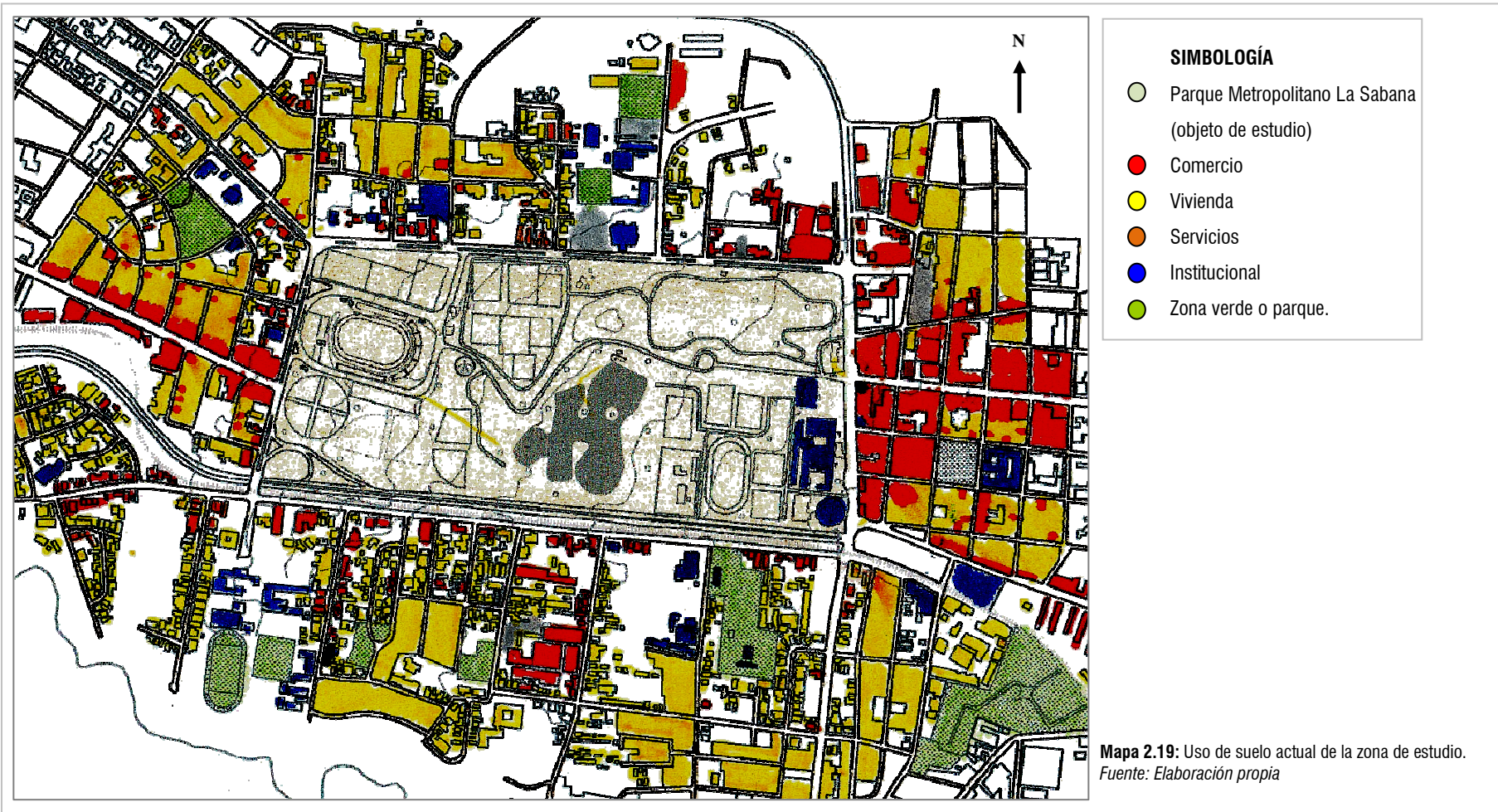


Imagen 2.75: Cruce de forma temeraria en Autopista. Sector Sur. Fuente: Propia.

1.2.2.4 Uso Del Suelo

Funcionalmente en la zona se ha sustituido la vivienda especialmente en el borde del parque por comercio y oficinas. Se evidencia el desplazamiento del este sector hacia el interior de los barrios, apareciendo en su lugar

oficinas de negocios, restaurantes, tiendas y servicios en general. En los últimos años se da la construcción de vivienda vertical en la zona, lo cual genera reincorporación de población residente en el área. (ver mapa 2.19)



1.2.2.5 Mobiliario Urbano

El parque cuenta con una serie de mobiliario de aseo, de estancia y de seguridad aceptables. Sin embargo se puede observar como el vandalismo daña paulatinamente el mobiliario, en un inicio por medio del rayado de las superficies con pilot, spray o corrector de lapicero (ver imagen 2.76-2.80) y en otros casos con la fractura de los materiales que componen el mobiliario urbano. (ver imagen 2.81)

Por otro lado se da el uso favorable del mobiliario, cuando se le da un doble uso, por ejemplo, además de tener espacio para publicidad son el soporte del teléfono público. (ver imagen 2.82) Así mismo se da lo contrario, el uso desfavorable del mobiliario, el cual es colocado en aceras ya estrecha y el elemento urbano viene a ser un obstáculo más para el peatón. (ver imagen 2.83)

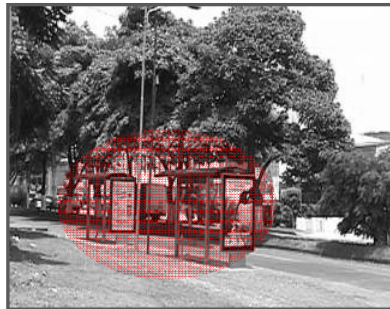


Imagen 2.76: Paradas de autobuses sector Oeste.
Fuente: Propia



Imagen 2.77: Mesa de concreto presente en el parque.
Fuente: Propia

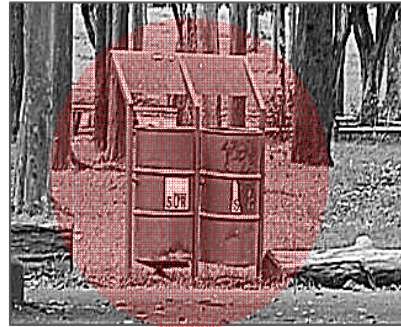


Imagen 2.78: Basureros existentes en el interior del parque.
Fuente: Propia

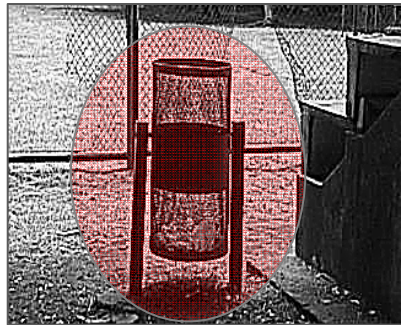


Imagen 2.80: Basurero en estado de deterioro.
Fuente: Propia

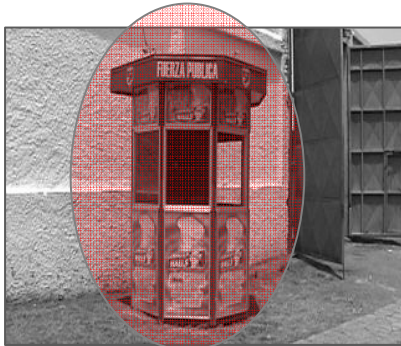


Imagen 2.79: Caseta de vigilancia. Antiguo estadio Nacional.
Fuente: Propia

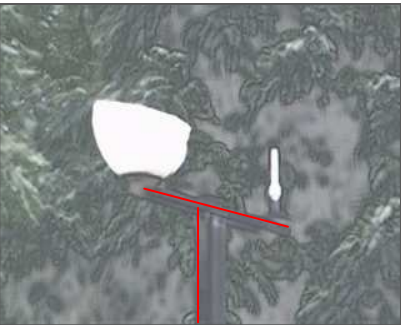


Imagen 2.81: Vandalismo presente en la zona. Alrededores del Colegio Luis Dobles.
Fuente: Propia



Imagen 2.82: utilización positiva del mobiliario urbano con doble uso. Publicidad + teléfono público. Fuente: Propia



Imagen 2.83: Uso negativo del mobiliario urbano. Vaya sobre a ceca estrecha. Fuente: Propia

1.2.3 Tejido urbano

1.2.3.1 Escala

El sector cuenta actualmente con una escala mixta, sin embargo se distingue que tiende hacia una escala de gran altura apoyado en la libre visual que da el parque la sabana. Los proyectos de escala mayor en su mayoría habitacionales vienen a formar un borde contenedor al parque siempre y cuando se dé una adecuada transición progresiva desde el nivel del peatón a una mayor escala.



Imagen 2.84: Borde costado Sur-Oeste.
Fuente: Propia



Imagen 2.85: Borde costado Oeste.
Fuente: Propia

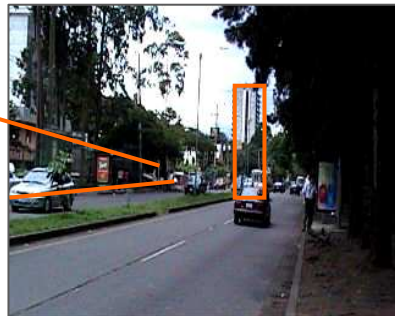


Imagen 2.86: Borde norte del parque La Sabana .ICE. *Fuente: Propia*

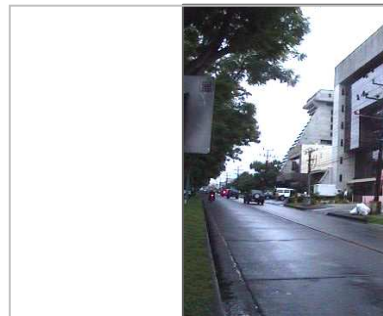


Imagen 2.87: Borde Sur del parque La Sabana .ICE. *Fuente: Propia*

Imagen 2.88: Paseo Colón
Fuente: Propia



Imagen 2.89: Costado Este.
Fuente: Propia



Imagen 2.90: Esquina nort-este.
Fuente: Propia



1.2.3.2 Estilos

El sector posee una gama variada de estilos arquitectónicos, los estilos más recientes adoptados en las inmediaciones es el HIGH TEC con fachadas translúcidas y materiales metálicos en las fachadas, así mismo la incorporación abrupta de las empresas de comida rápida que posee un lenguaje propio.(ver imagen 2.91-2.100)



Imagen 2.91: Empresa Grupo Taca. Fuente: Propia



Imagen 2.92: Restaurante en antigua vivienda. Elementos vertical. Fuente: Propia



Imagen 2.93: Oficina en antigua vivienda. Volumen vertical. Fuente: Propia



Imagen 2.94: Oficina en antigua vivienda, nótese el elemento vertical. Fuente: Propia



Imagen 2.95: Colegio de enfermeras de Costa Rica. Fuente: Propia



Imagen 2.96: Antigua FEDEFUT. Fuente: Propia



Imagen 2.97: Fachada empresa Audi con elementos metálicos y predominio del vidrio. Fuente: Propia



Imagen 2.98: Empresa Nissan, remodelación con materiales metálicos en la fachada. Fuente: Propia



Imagen 2.99: Rostipollos. Arquitectura impuesta. Fuente: Propia



Imagen 2.100: Campero, arquitectura impuesta. Fuente: Propia

1.2.3.3 Textura / Materiales



Imagen 2.101: Cemento. Sendero interno del Parque La Sabana.
Fuente: Propia



Imagen 2.102: Asfalto. Calle interna del Parque La Sabana.
Fuente: Propia

En cuanto al entorno de la sabana se pueden encontrar un mosaico de texturas y materiales donde predomina el uso del concreto a nivel de pisos. En lo que se refiere a lo interno del parque se manejan los pisos con asfalto los de tránsito vehicular, concreto los de tránsito peatonal.

Se da el predominio de textura de adoquín y concreto lavado y en algunos casos la utilización de piedras decorativas, como lo son los patios del Museo de Arte Costarricense donde se hace uso de un lenguaje a bajo lo estipulado en la ley 7600 donde las superficies deben contrastar generando bordes para ser interpretados de manera fácil por el discapacitado visual y motriz.



Imagen 2.103: Adoquines. Entrada Este Parque La Sabana .
Fuente: Propia



Imagen 2.104: Adoquines. Patio Museo Arte Costarricense.
Fuente: Propia



Imagen 2.105: Piedra patio del Museo de Arte Costarricense.
Fuente: Propia

1.3 Presión sobre el desarrollo urbano

1.3.1 Grandes inversiones

En la zona se han hecho grandes inversiones a nivel de edificaciones como lo fue el banco Intefin en su momento el cual se ha convertido en un hito , más recientemente se dio la construcción del nuevo edificio de canal 7 y la actual construcción del Estadio Nacional. Además en la zona se ha implantado una serie de proyectos habitacionales de vivienda vertical, los

cuales aprovechan la belleza escénica que les da el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí.(ver imagen 106)

Por otro lado se da la reincorporación del tren urbano a la periferia del parque generando otra alternativa de transporte público además de los corredores viales de transporte público.

Todas estas inversiones en la zona aumentan su plusvalía y a la vez atraen nuevos inversionistas.



Imagen 2.106: Proyectos inmobiliarios alrededor del Parque La Sabana.
Fuente: www.nación.com

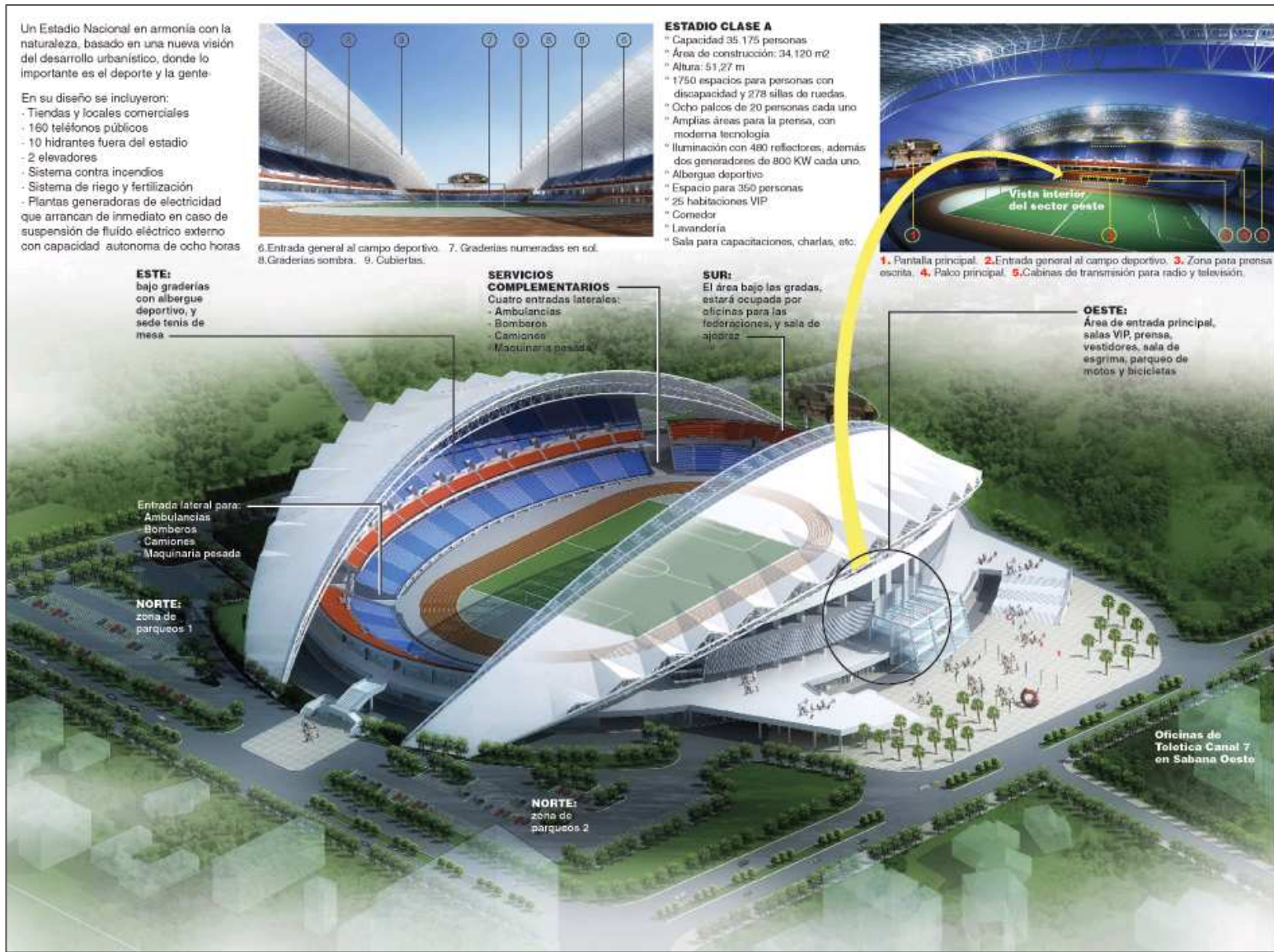


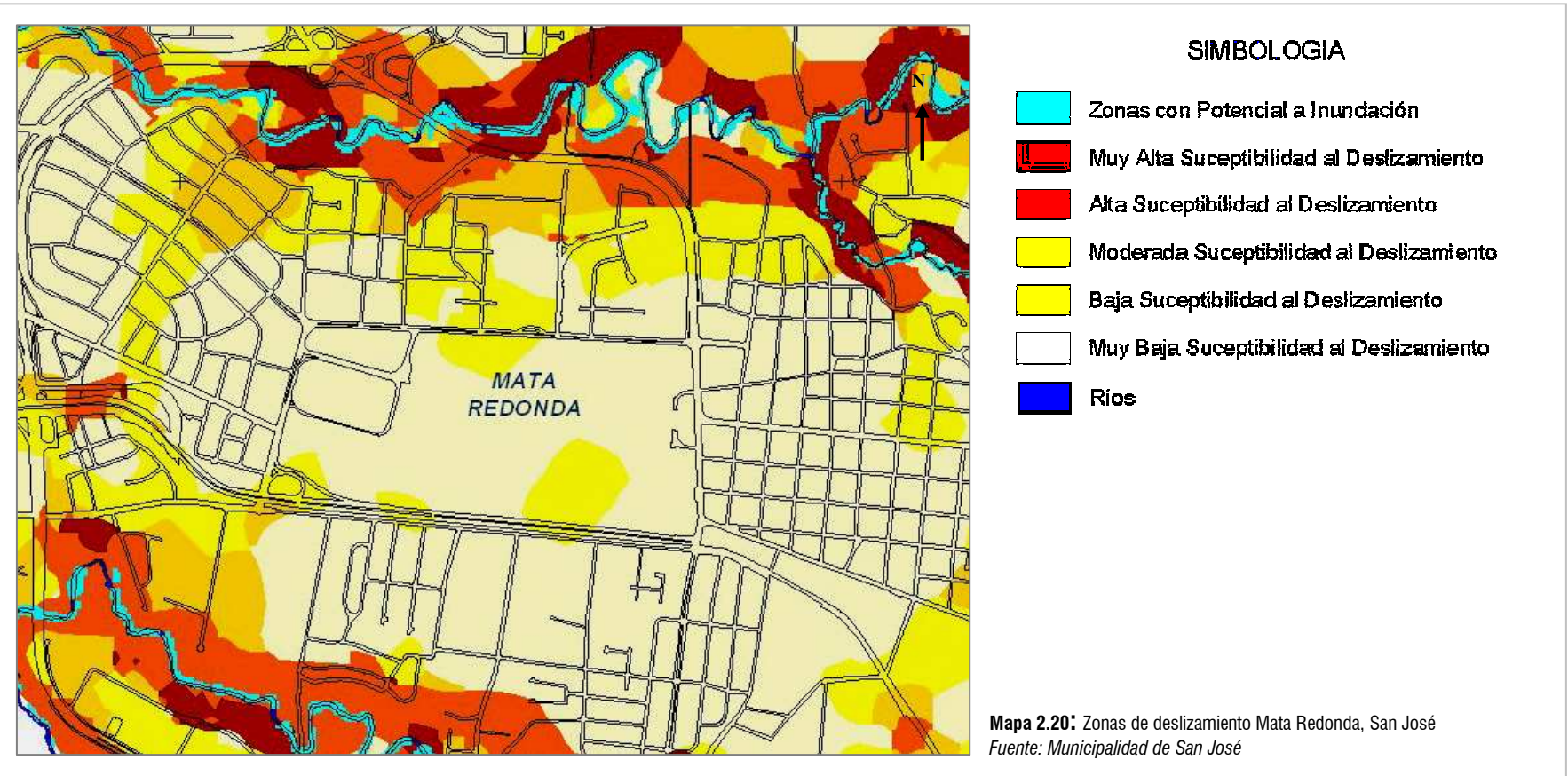
Imagen 2.107: Nuevo Estadio Nacional, en construcción.
Fuente: www.nación.com

1.3.2 Fenómenos naturales

Este parque cuenta con una altitud de 1333 metros sobre el nivel del mar y según el arqueólogo J.Fid.Tristán (1985) el Parque La sabana posee suelos de origen volcánico.

Según el mapa 2.20 elaborado por la Comisión Nacional de Emergencia en

conjunto con otras instituciones y profesionales afines al tema la zona posee muy baja susceptibilidad a los deslizamientos. Ante estas circunstancias el área no se visualiza como una zona propensa a derrumbes ni deslizamientos lo que la convierte en un área de inversión segura para empresas y habitantes. (ver mapa 2.20)

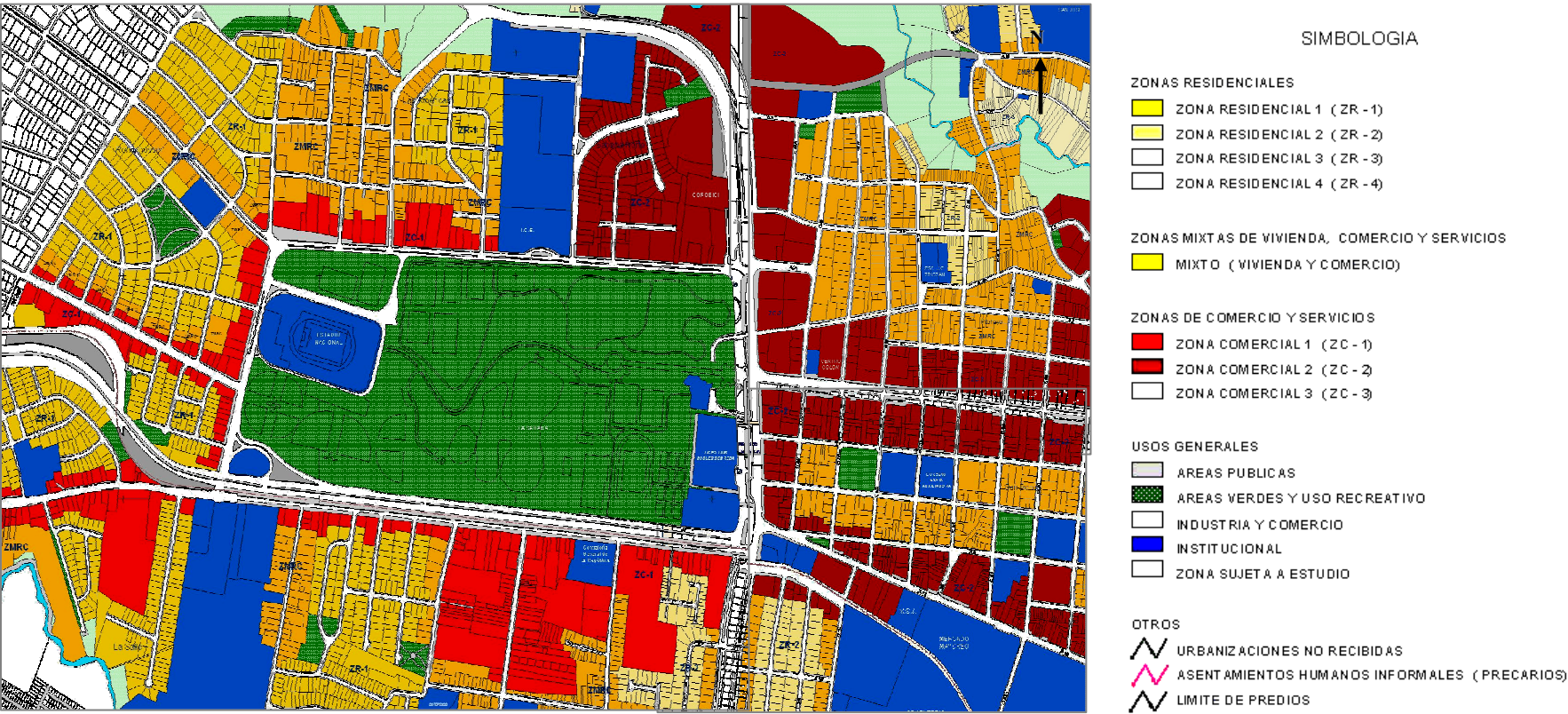


1.4 Control sobre el desarrollo urbano

1.4.1 Uso del suelo

Según el plan regulador actual la zona se organiza hacia los bordes de carreteras principales comercio hacia lo internos de las cuadras sector vivienda y mixto de comercio-vivienda. Se puede observar una importante

cantidad de instituciones presentes en la zona así como un amplio dominio del sector habitacional. Ante esto se puede decir que la zona posee variedad de servicios ya que el uso del suelo que se plantea presenta diversas zonas.(ver mapa 2.21)

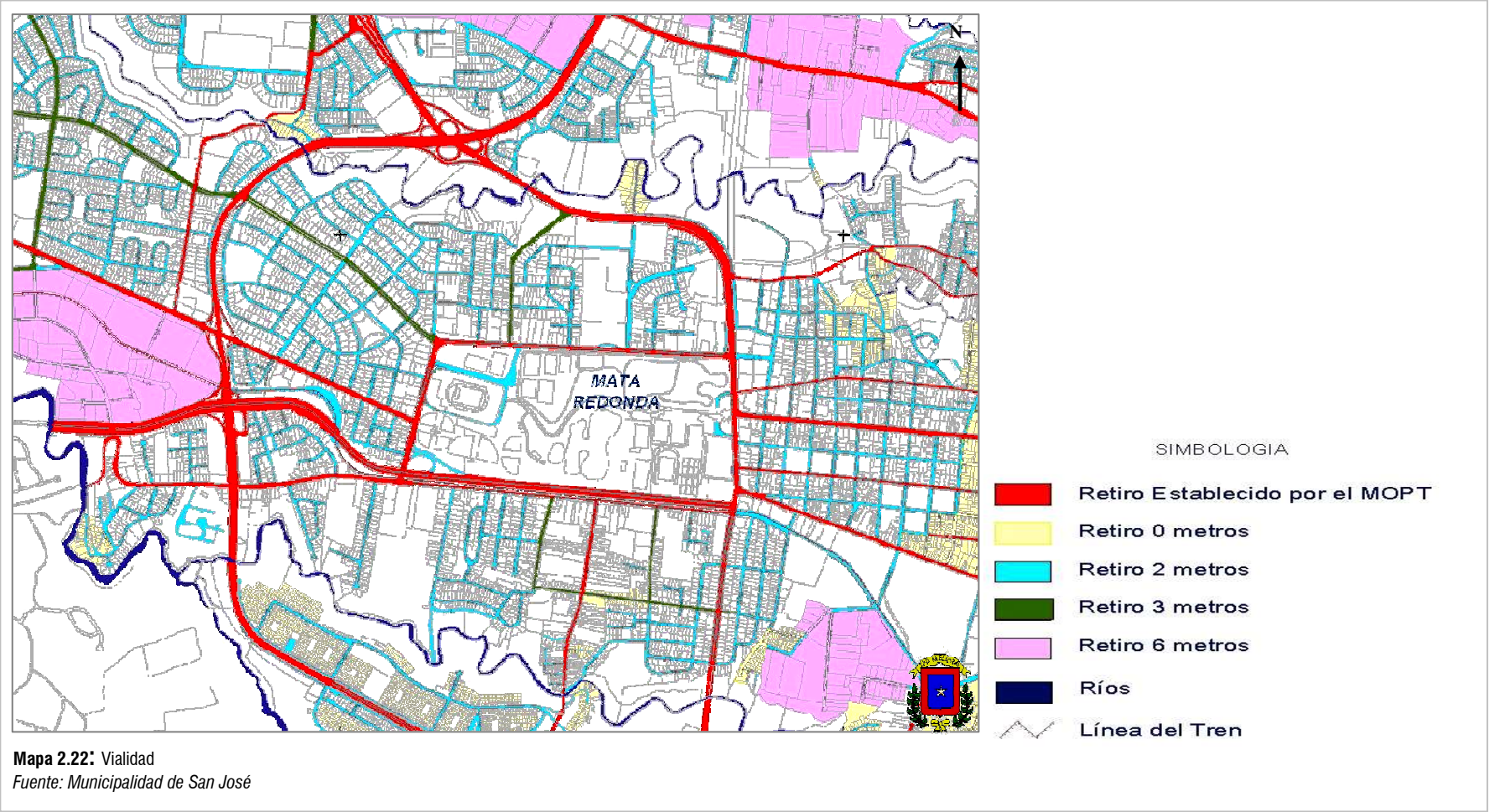


Mapa 2.21: Uso del suelo según planteamiento del Plan regulador actual
Fuente: Municipalidad de San José

1.4.2 Vialidad

Según la Municipalidad De San José los retiros establecidos en la zona son de 2 metros hacia lo interno de los barrios que constituyen el área de estudio.

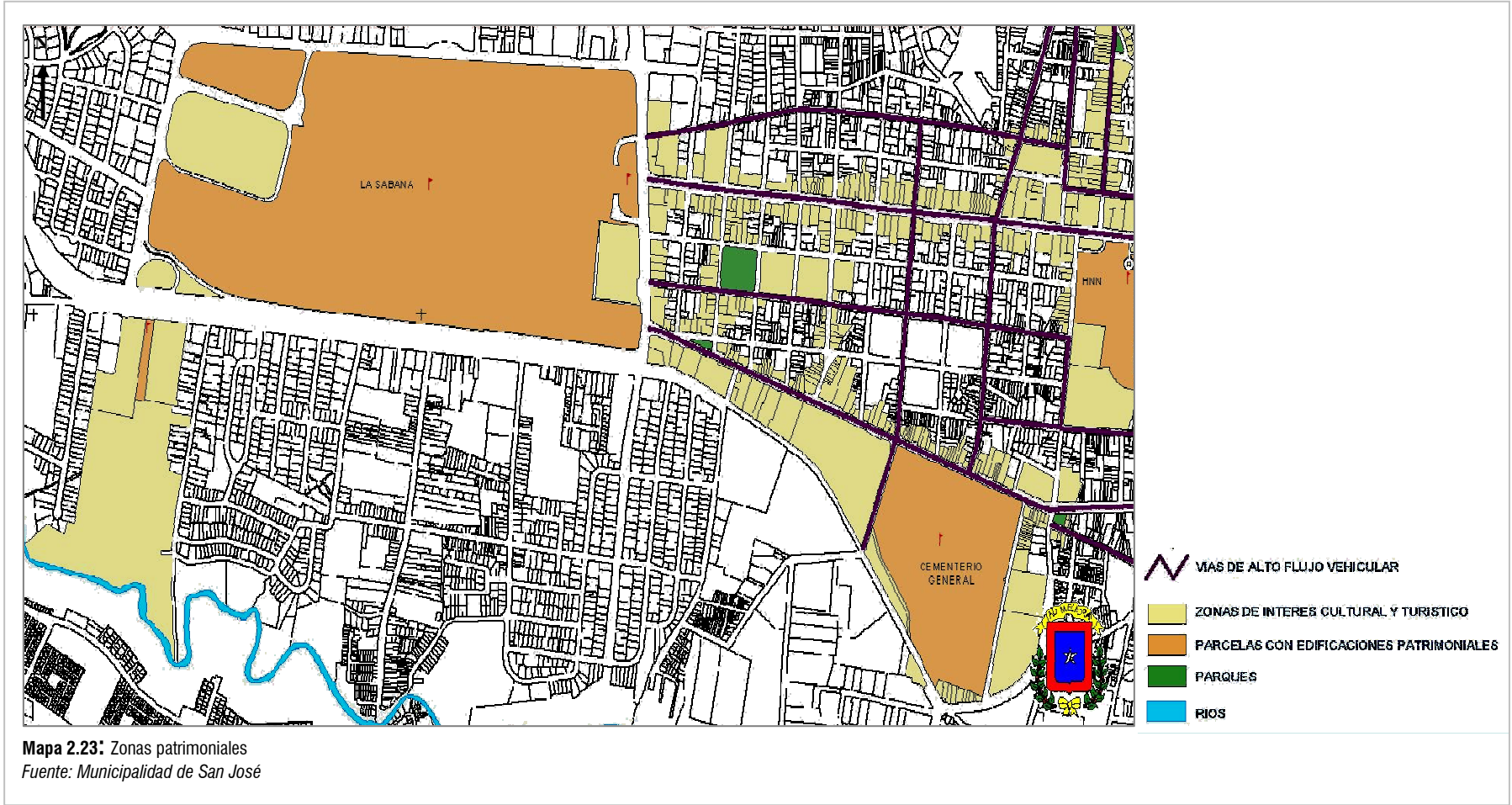
De acuerdo al mapa 2.22 los retiros pertenecientes a los bordes de las carreteras principales son establecidos por el Mopt, esta institución analiza proyecto a implantar en la zona y establece un retiro pertinente. (ver mapa 2.22)



1.4.3 Zonas patrimoniales

Según el mapa establecido por el ICOMOS se establece el parque Metropolitano Padre Chapuí no sólo como área patrimonial sino que se encuentra rodeado por sitios de interés turístico y cultural, lo cual refleja el

alto potencial que tiene la zona y la posibilidad de vinculación con actividades de este tipo además de la deportivas que ya se practican en la zona. Cabe destacar de igual forma se encuentra inmerso en vías de alto tránsito.



1.5 Percepción y uso del espacio público

1.5.1 Escala del espacio público

La escala que se maneja en la zona es de primer piso donde el espacio se desarrolla a una escala de peatón, se encuentra ciertos elementos del mobiliario urbano y en algunos casos la presencia de esculturas que elevan la escala. Así mismo la altura de los árboles le da una mayor escala al espacio como elemento natural en el Parque.

De forma relevante se tiene el Museo de Arte Costarricense como el elemento construido de mayor escala dentro del parque debido a la torre y al espacio perteneciente a los patios de escultural el cual presenta un diseño agradable para el usuario.(ver imagen 2.108-2.109)



Imagen 2.108: Patio de Esculturas del Museo de Arte Costarricense. Fuente: Propia.



Imagen 2.109: Bulevar principal del parque durante la realización del FIA 2008. Fuente: Propia.

Espacio cálidos –fríos

Se encuentran espacios cálidos en las cercanías de las cancha ya que su uso es continuo durante todo el día. No sucede de esta manera en el sector sur-oeste del parque donde se encuentran las canchas de beisbol, esta zona se encuentra en deterioro progresivo y es notable la presencia de indigente.(ver imagen 210 a 2.113)



Imagen 2.110: cancha de basket al costado sur del parque.. Fuente: Propia.



Imagen 2.111: Canchas de fútbol costado norte del parque. Costarricense. Fuente: Propia.



Imagen 2.112: Alrededores del Estadio Nacional. Costarricense. Fuente: Propia.



Imagen 2.113: costado nort-oeste. Presencia de indigentes. Fuente: Propia.

Zonas para estar

El parque cuenta con zonas para estar en los alrededores del lago y la zona destinada a comida donde se encuentran mesas de concreto. Ésta área es muy utilizada por los visitantes para degustar del paisaje o consumir sus alimentos.(ver imagen 2.114-2.118)



Imagen 2.114: Zona de comida en el interior del Parque la Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 2.115: Zona de estar en el borde del Lago.
Fuente: Propia.



Imagen 2.116: utilización por parte de grupos escolares de la zona de comida.
Fuente: Propia.



Imagen 2.117: Zona de estar y contemplación en el borde del lago.
Fuente: Propia.

Para caminar

El parque cuenta con sendas establecidas para hacer deporte dentro del mismo, por lo general en concreto, aunque la mayoría se encuentre en buen estado, es evidente la carencia de éstas debido a la huella que hay en varios sectores por donde pasa la gente y no existe ningún tratamiento de suelo adecuado.(ver imagen 2.118 a 2.121)



Imagen 2.118: Senda en concreto en buen estado..
Fuente: Propia.



Imagen 2.119: Pista para correr al norte del parque en buen estado.
Fuente: Propia.

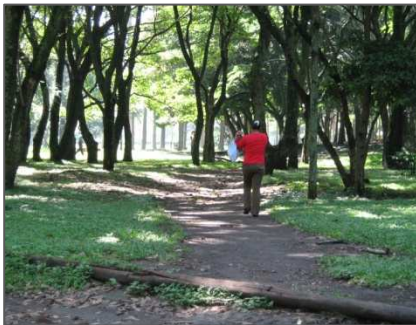


Imagen 2.120: Senda natural hecha por el uso frecuente del recorrido.
Fuente: Propia.



Imagen 2.121: Senda existente de superficie natural.
Fuente: Propia.

Zonas muertas

Las zonas muertas son aquellas que se les da poco uso o uso inadecuado, diferente para el que fueron creadas. Se considera una zona muerta dentro del parque los alrededores de las canchas de baseball ya que algunas están cerradas al público y no poseen tanto uso como las canchas de futbol o basket siendo un espacio propicio para el vandalismo y la delincuencia.(ver imagen 2.122 a 2.125)



Imagen 2.122: Zona en el costado Sur Oeste del parque donde se da poca actividad. Fuente: Propia.



Imagen 2.123: Cercanía a las canchas de baseball donde la presencia de gente es casi nula. Fuente: Propia.



Imagen 2.124: Montañas de basura. Fuente: Propia.



Imagen 2.125: Área cerrada para uso público. Fuente: Propia.

Zonas particulares de atracción y encuentro.

A lo interno del bosque los puntos de atracción son las canchas deportivas donde se conglomeran gran cantidad de personas de todas las edades, ya sea en la práctica de algún deporte o simplemente como observadores de las prácticas deportivas, otro punto importante es el lago donde la gente se reúne pero de manera individual o en parejas, a menos que se celebre alguna actividad especial.(ver imagen 2.127-2.130)



Imagen 2.126: Pista en el sector Norte del parque. Fuente: Propia.



Imagen 2.127: Cancha ubicada en el sector Norte del parque La Sabana. Fuente: Propia.



Imagen 2.128: Personas alrededor del lago durante el FIA 2008. Fuente: Propia.



Imagen 2.129: Personas reunidas en el borde del lago durante el FIA 2008. Fuente: Propia.

1.5.2 Estímulos sensoriales

Percepción

El parque La Sabana se percibe como un lugar tranquilo, refrescante para el usuario, sin embargo se encuentra amenazado por la presencia de indigente, delincuencia y actos vandálicos. Aunque se cuenta con la presencia de una unidad de seguridad, éstas trabajan en horas de oficina solamente, quedando el Parque solitario por las noches, ante lo cual es necesario



Imagen 2.130: Signos de vandalismo en la zona... Fuente: Propia.



Imagen 2.131: Signo de vandalismo en la zona. Fuente: Propia.



Imagen 2.132: Signo de presencia de indigentes en el área. Fuente: Propia.



Imagen 2.133: Policía montada residente en el Parque. Fuente: Propia.

impulsar una mayor vigilancia en la zona. (ver imagen 2.130 a 2.133)

Información seleccionada retenida en la memoria

La información que retiene las personas de una visita al parque es la vegetación en general, y el lago al lo interno del Parque. En los exteriores do bordes sobresale el Estadio Nacional, que es de gran significado para la población. (ver imagen 2.134 a 2.137)



Imagen 2.134: Antiguo Estadio Nacional.. Fuente: Propia.

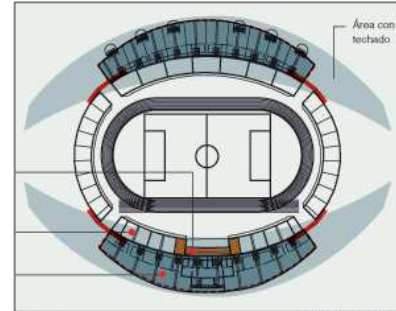


Imagen 2.135: Actual diseño del Estadio Nacional. Fuente: www.nacion.com.



Imagen 2.136: Alrededores del Lago La Sabana Fuente: Propia.



Imagen 2.137: Escultura en el borde del Lago. Fuente: Propia.

1.5.3 Primer nivel y piso

A nivel de primer piso en lo interno del Parque el peatón está en contacto directo con elementos naturales como vegetación y el agua. En las zonas de la periferia del entorno urbano al Parque La Sabana el peatón se encuentra agredido, en cuanto el espacio público no es favorable para su desarrollo y tránsito dentro de la ciudad. (ver imagen 2.138 a 2.141)



Imagen 2.138: Vista de la fuente del lago.
Fuente: Propia.



Imagen 2.139: Vista interna del parque hacia los alrededores.
Fuente: Propia.



Imagen 2.140: Via de alto tránsito sector Norte.
Fuente: Propia.



Imagen 2.141: vía de alto tránsito sector Este.
Fuente: Propia.

1.5.4 Borde

El parque Metropolitano la Sabana posee bordes definidos por el alto tránsito de las vías que lo rodean. Éstos bordes se convierten en barreras del espacio público urbano dentro de la ciudad ya que son un obstáculo para acceder al Parque y no un elemento de atracción o transición respecto a la ciudad.(ver imagen 2.142 a 2.145)



Imagen 2.142: Borde Este del Parque La Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 2.143: Borde Sur del Parque La Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 2.144: Borde Norte del Parque La Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 2.145: Borde Oeste del Parque La Sabana.
Fuente: Propia.

1.5.5 Inhibidores del espacio público.

Los inhibidores son aquellos elementos que generan rechazo hacia el espacio o determinada actividad.

En el parque se da la presencia de basura y mobiliario urbano deteriorado debido al vandalismo, lo cual insinúa la presencia de personas agresivas o de delincuentes en el área.(ver imagen 2.146-2.149)

Otro factor es la falta de iluminación en todos los sectores de parque. Esto provoca que haya lugares oscuros propicios para el delincuente y la realización de actos ilícitos en el espacio público.(ver imagen 2.150-2.151)

Por otro lado las altas velocidades se convierten en otro factor a considerarse como un inhibidor ya que la personas en ocasiones prefieren mantenerse en la periferia por temor a cruzar las vías.(ver imagen 2.152-2.153)



Imagen 2.146: Mobiliario urbano con signos de vandalismo
Fuente: Propia.



Imagen 2.147: Mobiliario urbano con signos de vandalismo.
Fuente: Propia.



Imagen 2.148: Tumultos de basura que deterioran el lugar. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.149: Espacio carente de iluminación. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.150: Escasa a nula presencia policial por las noches...*Fuente: Propia.*



Imagen 2.151: Signos de la presencia de indigentes en la zona. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.152: Vía de alto tránsito al Oeste del Parque La Sabana. *Fuente: Propia.*



Imagen 2.153: Autopista Próspero Fernández al costado Sur del Parque. *Fuente: Propia.*

1.5.6 Secuencia visual

En el sector norte se da una panorámica donde prevalece el verde los arboles que se encuentran en el borde del parque y las islas de división de los carriles de la calle. Se observa cómo se da una variación de escala en los edificios hacia el oeste a partir del ICE, donde aparece una edificación residencial de desarrollo vertical.(ver imagen 2.155)

Al sur, se aprecia cómo se va dando continuidad a la escala de los edificios sin embargo se cuenta con estrechas aceras debido a la ampliación de la vía secundaria.(ver imagen 2.154)

Al oeste se da una escala baja sobresaliendo las edificaciones de Teletica.(ver imagen 2.155)

Al este se aprecia la aglomeración de vehículos y el alto tránsito imperante en los alrededores del Parque La Sabana.se aprecia una mayor desarticulación del espacio urbano.(ver imagen 2.157)



Imagen 2.154: Secuencia a visual sector Sabana Norte. .Fuente: Propia.



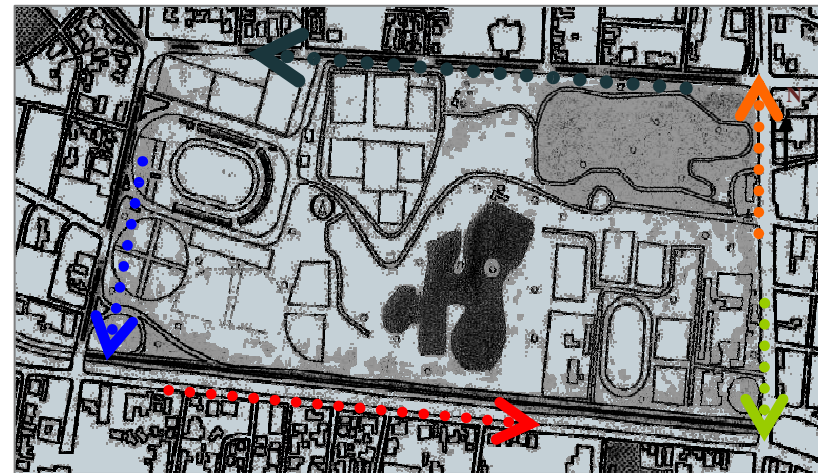
Imagen 2.155: Secuencia a visual sector Sabana Sur.
Fuente: Propia.



Imagen 2.156: Secuencia a visual sector Sabana Oeste.
Fuente: Propia.



Imagen 2.157: Secuencia a visual sector Sabana Este.
Fuente: Propia.



Mapa 2.24.: Ubicación Secuencias visuales de la zona de estudio. Fuente: Propia.

2. **Recomendaciones**

A partir del análisis previamente realizado se desprenden una serie de recomendaciones tanto para el entorno urbano como para el Parque Metropolitano La Sabana.

Estas últimas se convierten en pautas de diseño para abordar la propuesta planteada en la zona de estudio.

2.1 **Recomendaciones generales respecto al entorno urbano**

a) Seguir los lineamientos propuesto en el plan de desarrollo urbano municipal para el uso del suelo.

b) Tomar en cuenta la tendencia de uso habitacional-comercial así como la escala de los sectores adyacentes a la zona de estudio, así como los lineamientos propuestos para la integración de nuevas actividades y desarrollo verticales.

c) Mantener la escala alta hasta donde lo permitan las recomendaciones, de estas edificaciones en los alrededores inmediatos a la sabana generando con ello un borde y un espacio contenido, evitando que el mismo se fugue,

d) Tener en cuenta el entorno en busca de un lenguaje acorde con la zona que se proyecta como un área de alta plusvalía de carácter institucional / comercial.

e) Prever el crecimiento de la zona comercial -habitacional y aprovechar la importante cantidad de habitantes que hay en la zona evitando el abandono de la misma y maximizando el potencial de la Sabana integrándolo a las propuestas viales del MOPT

f) Potencializar la zona dándole nuevos usos o actividades al área del parque, utilizándolo como foco de atención hacia la ciudad.

2.2 **Recomendaciones respecto al parque Metropolitano La Sabana**

a) Maximizar el potencial del parque ya que se cuenta con un usuario con un perfil ejecutivo, el cual trabaja en oficinas dentro del casco metropolitano y requiere de zonas de esparcimiento y ocio cercanas a su entorno. Así como tener en cuenta actividades en las que se integre de manera activa la población de la tercera edad.

b) Integrar vegetación nativa que propicie el arribo de especies de fauna al bosque.

- c)** Establecer sendas a lo interno del parque acondicionadas a los distintos usuarios, y que al mismo tiempo establezcan un vínculo con las paradas de autobuses y del tren propuesto por el MOPT y el PNDU.
- d)** Seguir los patrones establecidos dentro del parque de acuerdo a la integración de hitos como remates visuales a los recorridos en futuras intervenciones.
- e)** Aprovechar el potencial de las áreas existentes dentro del parque y su utilización como zonas de vigilancia natural en propuestas de nuevas actividades
- f)** Diseñar el mobiliario urbano manteniendo el lenguaje del parque.
- g)** Utilizar de texturas que brinden mayor contraste hacia las personas discapacitadas acorde a la ley 7600 de acceso universal.
- h)** Diseñar pasos elementos de transición, seguros y agradables que integren de manera eficiente la comunidad al parque.; integrados a las estaciones propuestas para el bus y el tren en los costados del parque

Cabe destacar que estas recomendaciones evidencian la problemática del Parque Metropolitano La Sabana, al encontrarse en un estado de deterioro progresivo, y la evidente necesidad de incorporar proyectos que recuperen su estado óptimo como espacio urbano dentro de la ciudad.

En el caso de este proyecto se abarcará el diseño de un paso peatonal tomando en cuenta las recomendaciones o pautas de diseño, extraídas a partir del diagnóstico urbano.

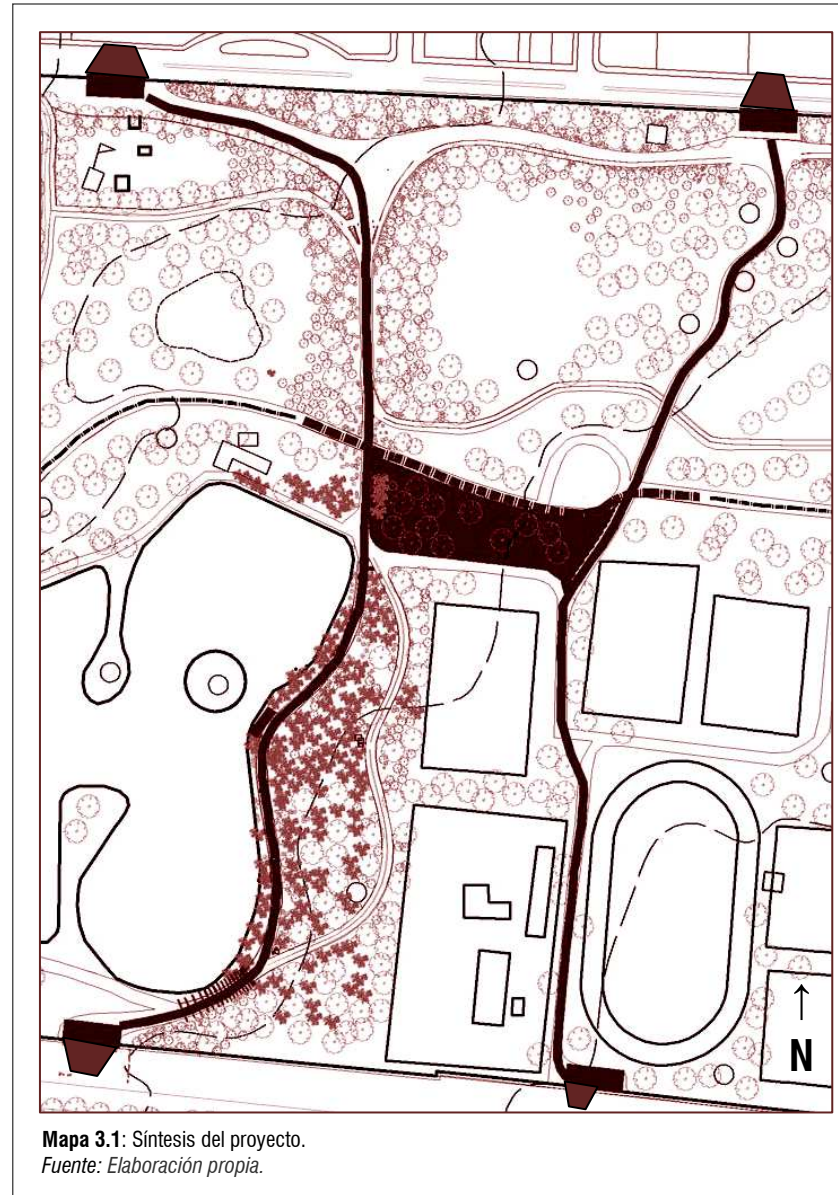
CAPÍTULO III PROPUESTA DE DISEÑO “CONECTOR PEATONAL A TRAVÉS DEL PARQUE METROPOLITANO LA SABANA PADRE CHAPUÍ.”

Algo le está faltando a la arquitectura como la hemos venido concibiendo hasta ahora. Le falta a la arquitectura esa conciencia de ser parte integral de un sistema vivo, de la “biósfera”. (Hans Mausbach, 1985)

El objetivo de este capítulo es proponer una solución de recuperación y rehabilitación urbano-arquitectónica contemporánea del Parque Metropolitano La Sabana, para incorporarlo a las necesidades actuales del entorno y la ciudad de San José. (ver mapa 3.1)

En la realización de este capítulo se efectuaron las siguientes actividades:

- a. Uso de las conclusiones y recomendaciones del Diagnóstico.
- b. Análisis de sitio.
- c. Planteamiento teórico.
- d. Zonificación y partido arquitectónico.
- e. Programa urbano-arquitectónico.
- f. Propuesta de diseño urbano.
- g. Propuesta arquitectónica.
- h. Presentación del proyecto.



Mapa 3.1: Síntesis del proyecto.
Fuente: Elaboración propia.

1. INTRODUCCIÓN

La propuesta se aborda basada en las conclusiones extraídas de la investigación histórica realizada en el capítulo I, en cuanto a la evolución urbana del Parque Metropolitano La Sabana. Además se incorporan las recomendaciones arrojadas a partir del diagnóstico en el capítulo II, por medio de la investigación de campo.

Ante esto se retoma a seguir y de forma breve dichas conclusiones y recomendaciones:

1.1. Conclusiones Urbano-Históricas

h) San José fue un poblado inducido políticamente a formarse partiendo de dos ejes; norte- sur y este-oeste, que se consolida como ciudad al darse el auge de la actividad tabacalera y años después la cafetalera.

i) Desde sus inicios los terrenos del parque Metropolitano La Sabana se orientan como espacio de recreo, cultura y cohesión social.

j) En la consolidación del Parque como espacio público hay un vínculo estrecho con la incursión del tranvía, al ser este el medio de transporte que facilitó la confluencia de personas al sitio.

k) Con la apertura de la autopista Próspero Fernández y carreteras de alto tránsito en la periferia del Parque Metropolitano La Sabana, este pasa de ser un vestíbulo urbano de la ciudad, a una gran rotonda verde, debido al alto volumen de tránsito vehicular.

l) Hoy en día el Parque se ve como un pulmón verde dentro de la ciudad, pero se encuentra desvinculado y confinado por el alto volumen vehicular. Ante esta situación es de vital importancia integrarlo a propuestas de transporte que genere un tránsito de personas a través del Parque Metropolitano La Sabana.

m) Es un espacio que a través de la historia ha sido protagónico en las actividades de la ciudad. Primero como espacio de recreo y ocio, años más tarde como campo de aterrizaje y aeropuerto, y hoy es un símbolo del deporte y la recreación.

n) El parque Metropolitano La Sabana es sobre todo un espacio de cohesión social donde la convivencia hace una mejor ciudad y por ende mejores ciudadanos.

En cuanto a las recomendaciones se convierten en pautas de diseño a la hora de abordar la propuesta planteada en la zona de estudio, en busca de un diseño integral.

1.2. Recomendaciones generales respecto al entorno urbano

g) Seguir los lineamientos propuesto en el plan de desarrollo urbano municipal, para el uso del suelo.

h) Tomar en cuenta la tendencia de uso habitacional-comercial así como la escala de los sectores adyacentes a la zona de estudio, y los lineamientos propuestos para la integración de nuevas actividades y desarrollos verticales.

i) Mantener la escala alta, en las edificaciones de los alrededores inmediatos a la sabana y que se genere con ello un borde y un espacio contenido, evitando que el mismo se fugue.

j) Tener en cuenta el entorno en busca de un lenguaje acorde con la zona, que se proyecta como un área de alta plusvalía de carácter institucional / comercial.

k) Prever el crecimiento de la zona comercial -habitacional y aprovechar la importante cantidad de habitantes que hay en la zona evitando el abandono de la misma y maximizando el potencial de la Sabana, integrándolo a las propuestas viales del MOPT.

l) Potencializar la zona dándole nuevos usos o actividades al área del parque, utilizándolo como foco de atención hacia la ciudad.

1.3. Recomendaciones respecto al Parque Metropolitano La Sabana

i) Maximizar el potencial del parque ya que se cuenta con un usuario de perfil ejecutivo, el cual trabaja en oficinas dentro del casco metropolitano y requiere de zonas de esparcimiento y ocio cercanas a su entorno. Así como tener en cuenta actividades en las que se integre de manera activa la población de la tercera edad, proveniente de los sectores habitacionales cercanos. Sin dejar de lado la población que llega los fines de semana de distintos sectores a hacer uso del parque.

j) Integrar vegetación nativa que propicie el arribo de especies de fauna al bosque.

k) Establecer sendas a lo interno del parque acondicionadas a los distintos usuarios, y que al mismo tiempo establezcan un vínculo con las paradas de autobuses y del tren establecidas en la zona por el MOPT y el PNDU.

l) Seguir los patrones encontrados dentro del parque de acuerdo a la integración de hitos, como remates visuales a los recorridos en futuras intervenciones.

m) Aprovechar el potencial de las áreas existentes dentro del parque y su utilización como zonas de vigilancia natural, en propuestas de nuevas actividades

n) Diseñar el mobiliario urbano mejorando el lenguaje del mobiliario existente en el parque.

o) Utilizar texturas que brinden mayor contraste hacia las personas con discapacidad acorde a la ley 7600 de acceso universal.

p) Diseñar pasos o elementos de transición, seguros y agradables que integren de manera eficiente la comunidad al parque.; integrados a las estaciones propuestas para el bus y el tren en los costados del parque.

Cabe destacar que estas recomendaciones evidencian la problemática del Parque Metropolitano La Sabana, al encontrarse en un estado de deterioro progresivo y la evidente necesidad de incorporar proyectos que recuperen su condición como espacio urbano dentro de la ciudad.

En el caso de este proyecto, se abarca el diseño de un paso peatonal tomando en cuenta las recomendaciones o pautas de diseño, extraídas a partir del diagnóstico urbano.(ver mapa 3.2)

2. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE DISEÑO.

El Parque Metropolitano La Sabana es un área destinada al convivio, la recreación, el deporte y la cultura de los costarricenses y en especial de los josefinos.

El proyecto consiste en un conector peatonal que vincula el sector de sabana norte con sabana sur, integrando los sistemas de transporte ferroviario y de autobuses articulados del corredor de sectorización Pavas – San José. Al mismo tiempo se busca darle un nuevo uso al parque como zona de paso dirigido e integrado a las áreas del parque existentes, utilizándolas a su vez como zonas de vigilancia natural.

Este conector brinda al usuario un área de paso en sentido norte-sur , del mismo modo hacia el entorno del parque, que permite atravesar las calles circundantes a la sabana de una forma segura y agradable, para el disfrute de una ciudad más humana.

Por estas razones es que por medio del diseño de un conector peatonal se logrará solucionar la problemática resolviendo los puntos a continuación especificados:

a) Elementos de transición entre los sectores habitacionales/institucionales y el parque.

b) Recorridos diseñados para el ser humano.

c) Integración de la norma 7600 de acceso universal en el planteamiento de los recorridos (código por texturas y contraste).

d) Privilegio del peatón sobre el automóvil.

e) Actividades a lo largo del recorrido que asegure la permanencia de la gente.

f) Remates visuales que favorezcan la percepción del parque.

g) Integración de ciclovías al recorrido.

En busca de lograr los principios de una ciudad humanizada planteados en el manual del espacio público(MEP, 2003)que lleve a:

- Una ciudad equitativa, en oportunidades y en calidad de vida.
- Una ciudad que, desde el espacio público, desarrolla efectivamente su misión educadora.
- Una ciudad con espacio público suficiente y de calidad, privilegiado de un intercambio ciudadano democrático, respetuoso y tolerante.
- Una ciudad que privilegia al peatón sobre el vehículo, en un espacio público amable y de calidad.
- Una ciudad que genere Integración social, atributo considerado que es la esencia de la ciudad.

2.1. Justificación conceptual

2.1.1. Conceptualización de la propuesta de diseño.

A partir de la teorías desarrolladas en el marco teórico-conceptual se establecen los conceptos propios sobre los que se sustenta el diseño.

2.1.1.1 **Concepto: la ciudad como tejido urbano**

Bajo el concepto desarrollado por Ghel (1987), la ciudad debe ser considerada como un tejido. En él la comunidad de seres vivos que en ella habita y su entorno, -funcionan como una unidad ecológica equilibrada en donde tanto seres humanos (habitantes) como entorno (habit) se desarrollen a partir de una malla simbiótica de relación mutualista, donde la arquitectura y urbanismo atan elementos y espacios estructurales para alcanzar la cohesión. Las conexiones en diseño urbano ligan entre ellos a tres tipos distintos de elementos: elementos naturales, nodos de actividad humana y elementos arquitectónicos. Ejemplos de elementos naturales incluyen ríos, un grupo de árboles, un gran tronco caído o un pedazo de pasto. Las actividades humanas definen nodos tales como un lugar de trabajo, una residencia, un conjunto de tiendas o un sitio para sentarse y beber un café. Los elementos arquitectónicos incluyen todo lo que los seres humanos construyan para conectar elementos naturales y refuercen sus nodos de actividad.

Basado en este principio la propuesta encaja dentro de la estructura llamada por Gelh como tejido urbano. Aquí el Parque Metropolitano La Sabana en interrelación con su medio, se comporta como una unidad ecológica equilibrada. En ello los transeúntes se internan, a partir del proyecto de diseño, en una relación mutualista con el Parque y este a su vez con el entorno.

En este contexto confluyen elementos naturales como lo es el parque en su totalidad con su vegetación, su lago y los diversos animales que en él habitan. También confluye la actividad humana como el conjunto de oficinas y comercio que rodean La Sabana y los agrupamientos de personas que se forman en torno a las actividades deportivas y culturales, que en él se desarrollan.

Así mismo están presentes elementos arquitectónicos que se ocupan de entrelazar los nodos con los elementos naturales, sobre todo a lo interno del parque, donde aunque en estado de abandono, existen elementos que complementan la realización de actividades en torno a la naturaleza.

2.1.1.2 **Concepto: parque como bosque urbano**

El concepto “bosque urbano” hace referencia al conjunto de recursos naturales: agua, suelo, clima, paisajes, plantas y organismos asociados,

que se desarrollan dentro de asentamientos humanos (pueblos y ciudades), cerca de edificios, en jardines públicos y privados, en parques urbanos de diversa escala, en lotes baldíos, cementerios, etc., así como en las áreas agrícolas, forestales y naturales, localizados en áreas urbanas y periurbanas. (<http://www.ecologia.edu.mx>)

Este concepto amplía la visión de la importancia que poseen las áreas verdes dentro de la ciudad para mitigar los efectos negativos de la urbanización y para el mejoramiento de la calidad ambiental de las mismas, las cuales constituyen actualmente el hábitat humano. <http://www.bosqueurbano.cl>

Bajo este enfoque y en relación al Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí, se propone integrar el sistema bosque-agua-suelo al suelo urbano,

en pro de conservar los espacios abiertos permeables dentro del tejido urbano, con el fin de preservar los espacios naturales, proveer mejores oportunidades de recreación, de disfrute escénico y fortalecimiento de la identidad social.

2.1.1.3 Concepto: conector como pasarela urbana

La propuesta toma el concepto de pasarela visto como un dispositivo que puede definirse como un enrutador a través del cual ocurren una serie de eventos paralelos. <http://es.wikipedia.org/wiki/Pasarela>

Transitar a través de ella no sólo supone salvar una distancia, también es una experiencia fisiológica, con posibilidades reales de comunicación con el medio y sus semejantes. (ver imagen 3.1 a 3.3)



Imagen 3.1: Pasarela urbana. Fuente: <http://media.elsiglodetorreon.com>.



Imagen 3.2: Pasarela urbana. Fuente: <http://images.google.co.cr>.



Imagen 3.3: Pasarela urbana. Fuente: <http://www.bosqueurbano.cl>

Se encuentra la analogía con las pasarelas utilizadas por las modelos, donde éstas circulan de un punto a otro y viceversa, comunicándose por medio de giros y ademanes con el público, interactuando al ver y ser vistas. Forma de esta manera parte de una serie de eventos y particularidades a lo largo del recorrido.

2.1.2. Concepto de diseño

“Pasarela a través del bosque urbano”

Basado en la conceptualización general anteriormente descrita, se elabora el concepto “Pasarela a través del Bosque Urbano”, para establecer una propuesta de diseño. Se desarrollan sub_conceptos a partir de la teorías que sustentan el manejo del espacio público, abordada en el marco teórico en torno a variables sociales, urbanas, culturales y ambientales. Esto con el fin de brindar una solución integral que solventa las necesidades evidenciadas a partir de la investigación previamente realizada en capítulos anteriores.

Los sub_conceptos a plasmar por medio de esta pasarela son:

2.1.2.1 Variable social

2.1.2.1.1 Concepto: sociedad como cohesión social

El espacio público es el espacio de todos, y en ocasiones la única oportunidad para la justicia urbana. Por medio de éste se genera cohesión entre los distintos estratos sociales en un espacio neutro de relaciones interpersonales.

El espacio público según la arquitecta Macela Díaz;1991 dice ser el ejercicio de habitar que la sociedad desarrolla en la ciudad. Afuera por oposición a un hogar o un adentro, donde se recuperan energías, donde se descansa y donde se es uno mismo.

Es un bien colectivo, que debe ser cuidado y diseñado de una forma adecuada para ser usado y disfrutado por todos, de manera cómoda, flexible y funcional. Que propicie el encuentro, la comunidad y la comunicación entre sus usuarios.

2.1.2.2 Variable urbana

2.1.2.2.1. Concepto: seguridad como vigilancia natural

La prevención del delito, y la sensación de seguridad por medio de un adecuado diseño del espacio público tienden a disminuir, los “delitos de oportunidad” así llamados por el Arquitecto José Fariña,2007 catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid.

La propuesta mejora el espacio urbano, con una mayor sensación de seguridad y una mayor utilización del espacio público con el consiguiente aumento de la vigilancia natural.

La iluminación es un elemento fundamental de la prevención. Una iluminación adecuada que permita un dominio visual del entorno, la

eliminación de elementos que dan origen a los puntos trampa que tornan peligroso un espacio.

Las estrategias que se plantean son las siguientes: promover la vigilancia natural, fomentar el control natural de accesos, estimular la confianza y colaboración entre los usuarios, reforzar la identidad con el espacio público.

2.1.2.2.2. Concepto: movilidad como transitar

La movilidad con el sentido de traslado de un punto a otro, a través del cual se dan una serie de eventos que hacen placentera la acción, recorren la propuesta, provocando una revitalización no sólo del espacio como tal, sino del mismo usuario, al participar de una vivencia natural a través del bosque urbano.

Para esto es importante establecer mecanismos de integración de flujos, que garantice la seguridad del peatón con alguna limitación, con una adecuada relación entre los peatones, el mobiliario urbano y los vehículos, con el fin de asegurar el acceso y desplazamiento de los ciudadanos, en cualquier condición física.

2.1.2.3 Variable cultural

2.1.2.3.1 Concepto: espacio público como escenario

El espacio público funciona como un gran escenario que promueve la comunicación y la convivencia del individuo con sus semejantes, por medio del diseño adecuado del espacio.

El espacio público debe ser capaz de adaptarse a las distintas actividades tanto oficiales como las espontáneas realizadas por el usuario, y tener tanto la posibilidad de desarrollarlas como de contemplarlas.

Según el Manual del Espacio Público (MEP, 2003) el espacio público es uno de los principales indicadores de la calidad de vida urbana y debe ser resuelto de la forma más simple, para poder recibir e integrarse a los cambios propios del proceso de transformación de una ciudad.

2.1.2.4 Variable ambiental

2.1.2.4.1 Concepto: sostenibilidad como perdurabilidad

La sostenibilidad está definida por la ONU como la capacidad de explotar los recursos, de forma tal, que no se afecte, en forma negativa, a las generaciones presentes y futuras.

Respecto al espacio público, la sostenibilidad está asociada con materiales de bajo impacto ambiental, fáciles de trabajar y limpiar, lo que permite que dé un servicio óptimo de mantenimiento durante un largo tiempo.

Por motivos de calidad, economía y sostenibilidad, es necesario utilizar sistemas que permitan realizar ágil y rápidamente sustituciones y adiciones, que deben adaptarse a los cambios propios del espacio en el tiempo.

La adecuada manutención del espacio propicia la permanencia de los ciudadanos y una mayor afluencia de la comunidad hacia el mismo. Se previene el desuso y con ello la aparición de signos de vandalismo, drogadicción y delincuencia en el espacio público,

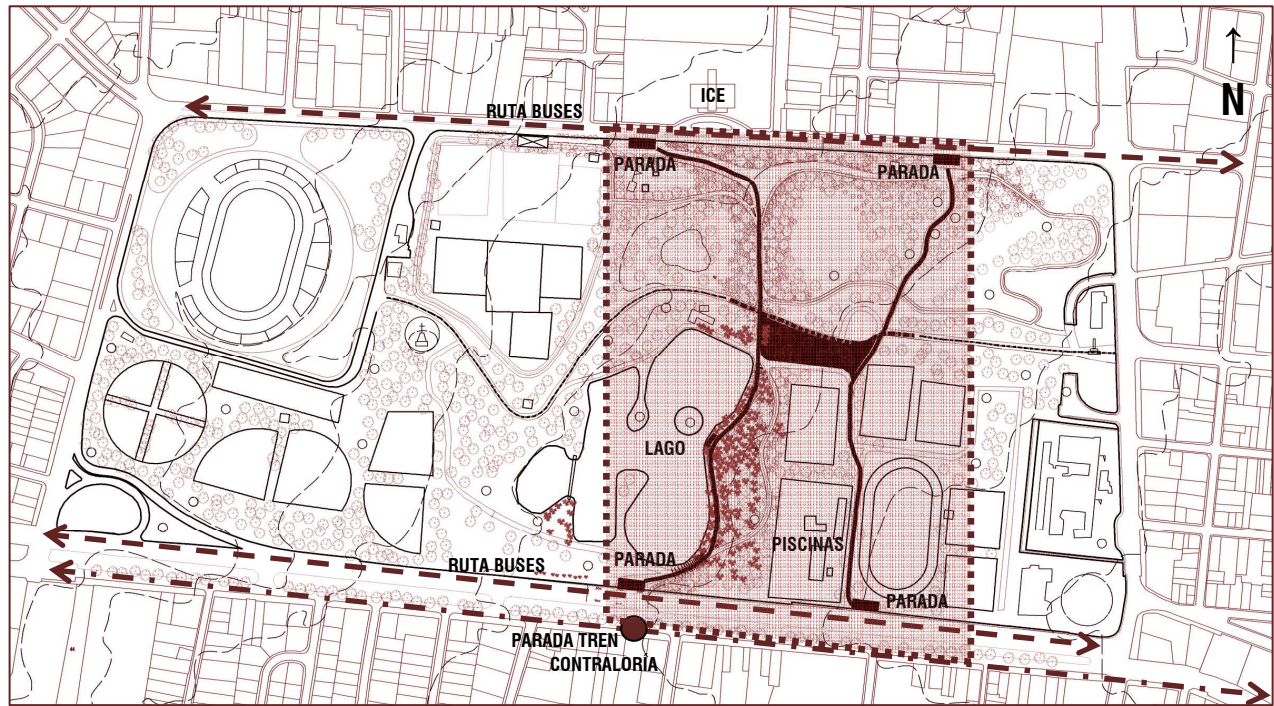
2.2. Justificación espacial de la propuesta de diseño.

2.2.1 Ubicación y localización

Debido a las necesidades planteadas y los elementos a considerar en la propuesta, el proyecto se ubica hacia el sector sur en parte de los senderos existentes, en torno al lago y en el costado este de las piscinas. Se intersecan hacia el centro del parque metropolitano y se extienden hasta el sector norte a coincidir con las paradas de autobuses existentes en el sector

sur. Se percibe como el punto idóneo para que se dé el flujo de travesía entre ambos sectores así como su correspondencia lineal entre el sistema de bus utilizado en el corredor Pavas –San José con los usuarios del tren en el sector sur del parque.(ver mapa 3.2)

Se genera un eje pasivo de contemplación alrededor del lago y otro de actividad en torno a las canchas, dando una mayor riqueza de espacio al



Mapa 3.2: Ubicación del proyecto.
Fuente: Elaboración propia.

transitar por el Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí.

Otro factor importante en la ubicación es que simbólicamente el conector une dos hitos de carácter institucional como lo son el ICE y la Contraloría General de la República, ambos de gran importancia por su papel dentro de la estructura estatal, a través de la historia de nuestro país.

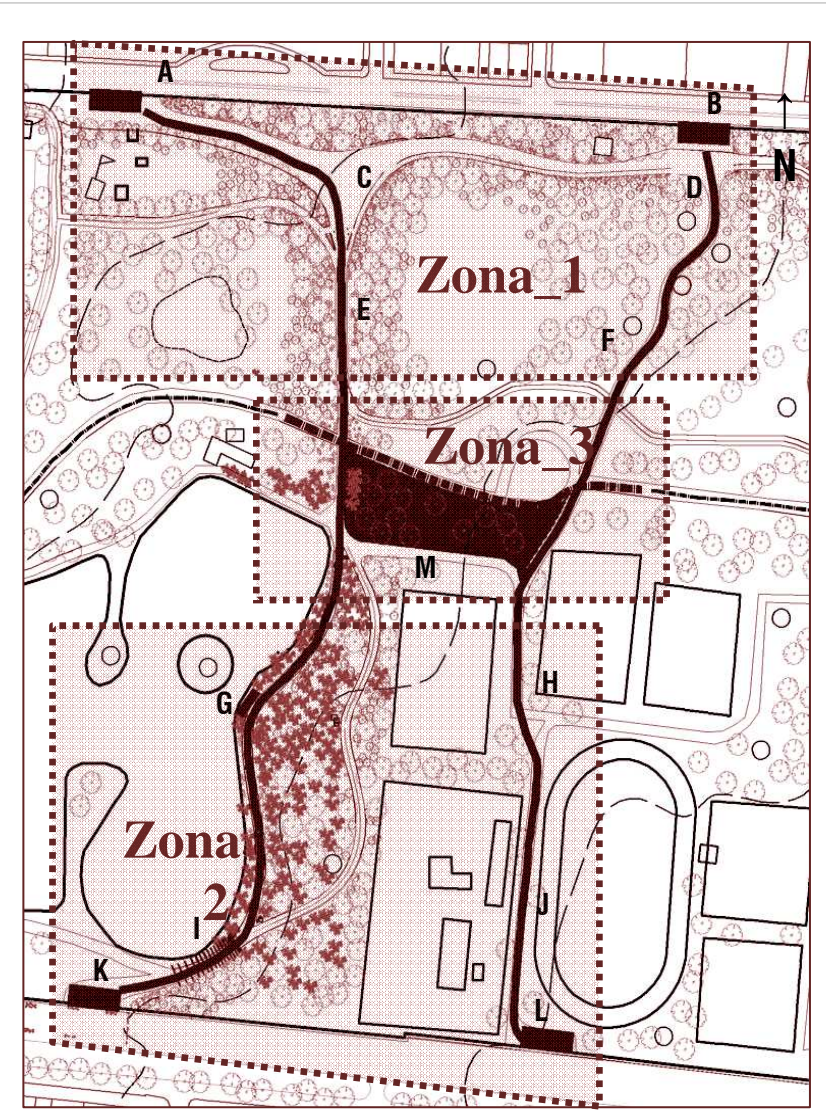
2.2.2 Zonificación

La propuesta da a la comunidad un conector peatonal entre los sectores de Sabana Norte y Sabana Sur, que minimiza la problemática existente a la hora de comunicarse entre ellos debido, a la alta velocidad de los automóviles que utilizan las vías de gran tránsito que rodean el parque.

La propuesta plantea a lo largo del recorrido cuatro zonas, cada una de ellas con un carácter especial que hacen el conjunto del conector peatonal. (ver mapa3.3) Las tres zonas son:

- a. **Zona pasiva:** ubicada en el sector norte del recorrido, ó conversar.
- b. **Zona de contemplación:** compuesta por dos senderos, el primero ubicado en el sector sur-este del recorrido, de vocación deportiva, apta para el disfrute del mismo y la estancia de observadores. El otro sendero se ubicada bordeando el lago en el sector sur-oeste del recorrido. Es un área

de retiro y contemplación de la naturaleza, que da al usuario un refrescante



Mapa 3.3: Planteamiento de zonas a lo largo del conector peatonal.
Fuente: Elaboración propia.

recorrido en torno al lago.

c. **Zona comercio-servicios:** zona ubicada en el centro del recorrido, penetrable desde cualquier punto del parque, donde se generan servicios rápidos propios de una zona de transición.

2.3. Justificación de la forma del diseño del conector urbano.



Imagen 3.4: Forma natural de árbol ubicado en los alrededores del bosque en el Parque La Sabana.
Fuente: Propia.



Imagen 3.5: Forma natural de árbol
Fuente:
<http://mitarima.files.wordpress.com>

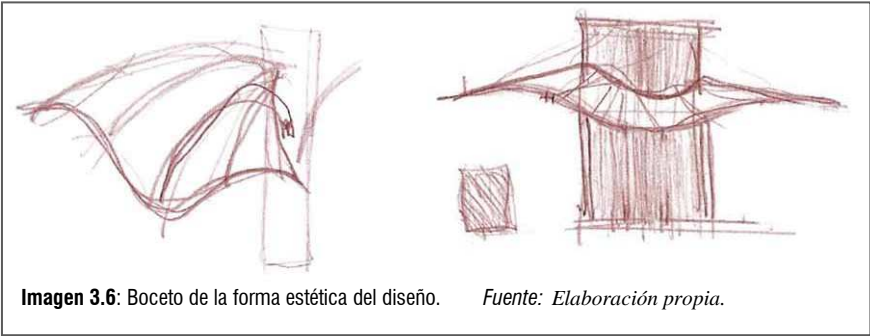


Imagen 3.6: Boceto de la forma estética del diseño. *Fuente: Elaboración propia.*

2.3.1. Forma

Según los arquitectos Fernando de Haro y Omar Fuentes (2005) Las cubiertas curvas y los muros arqueados se asemejan a las formas orgánicas de la naturaleza, por lo que son una solución de diseño adecuada para espacios que se encuentran en ecosistemas naturales.(ver imagen 3.4)

La repetición equilibrada de algunos elementos urbanos, e inclusive de la vegetación natural, concede al espacio un ritmo.(ver imagen 3.5)

La forma de los espacios y de las estructuras se decide a partir de un análisis consciente del área, tomando como punto de partida la conceptualización estructural de un árbol. Está compuesto por una estructura soportante primaria llamada tronco, ramificaciones a partir de ésta como estructura secundaria de donde pende el follaje, elemento que da sombra y cobijo.(ver imagen 3.6)

Hoja proyecto general

Propuesta de diseño

Hoja zona1

Propuesta de diseño

3. DISEÑO URBANO-ARQUITECTÓNICO

3.1. Zona-1: zona pasiva

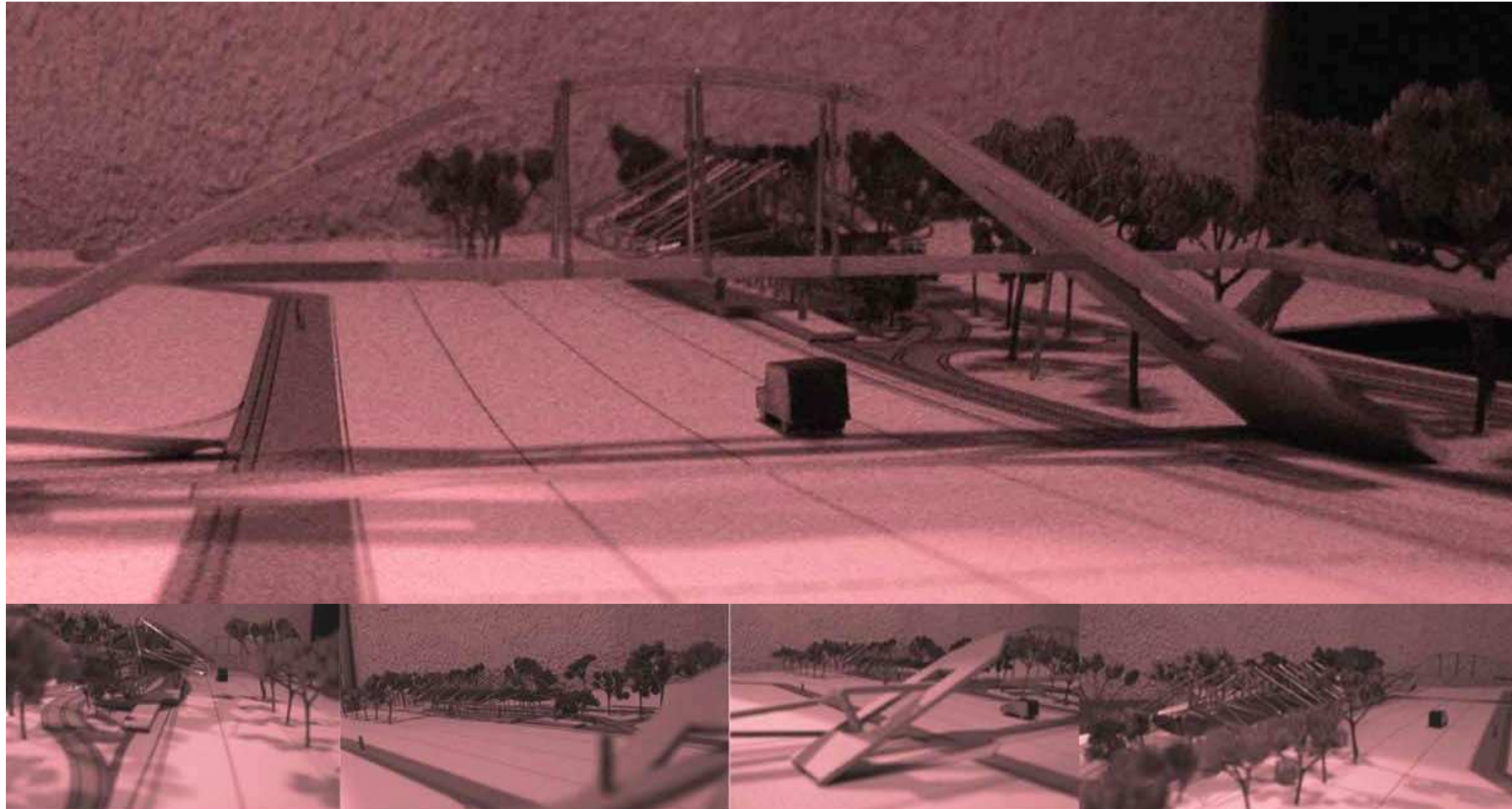
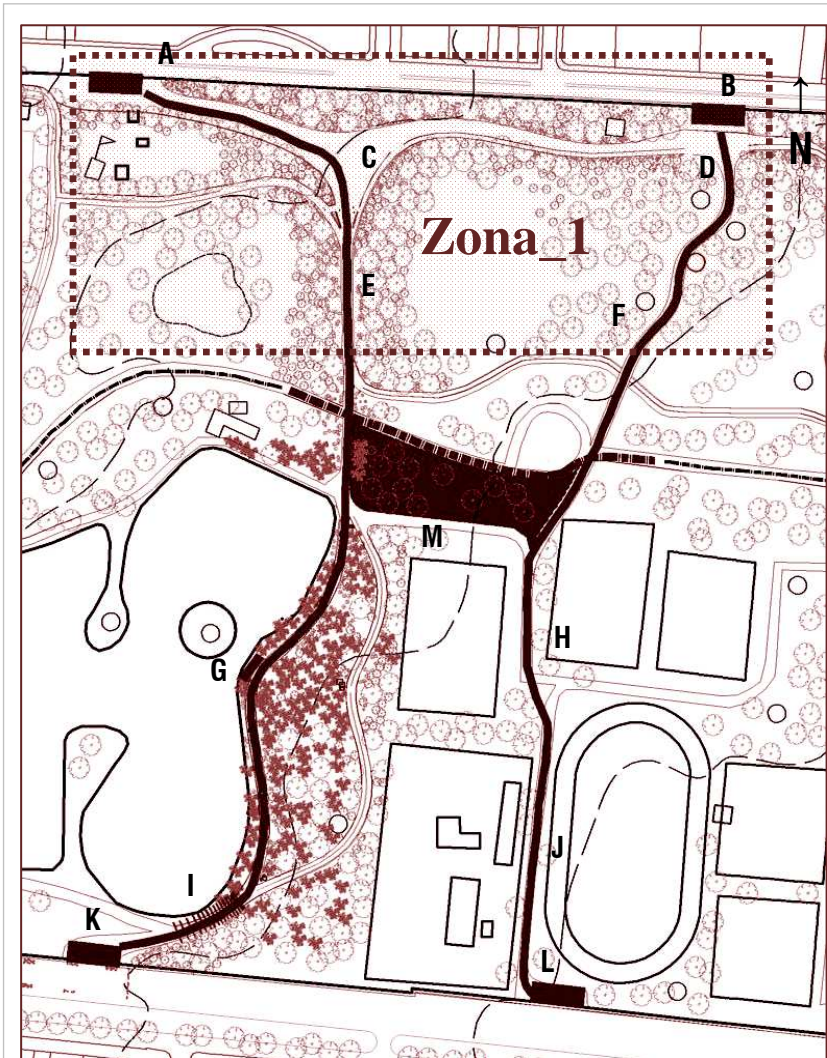


Imagen 3.7: Imágenes tomadas del modelo. Zona 1: Zona pasiva. TRANSICIÓN SABANA NORTE *Fuente: Elaboración propia.*



Mapa 3.4: Ubicación DE LA ZONA 1
Fuente: Elaboración propia.

Área A y B:

Corresponden a las paradas de buses ubicadas en los extremos del conector que se integran en el sector norte a los pasos peatonales existentes y la implantación de un puente peatonal. Por medio de estas se facilita el abordaje de las personas discapacitadas que utilizan el corredor Pavas-San José. Además se brinda una zona segura de espera del bus y transición con el entorno inmediato. A continuación la propuesta arquitectónica correspondiente a las paradas de autobuses. (Ver mapa 3.8-3.11)

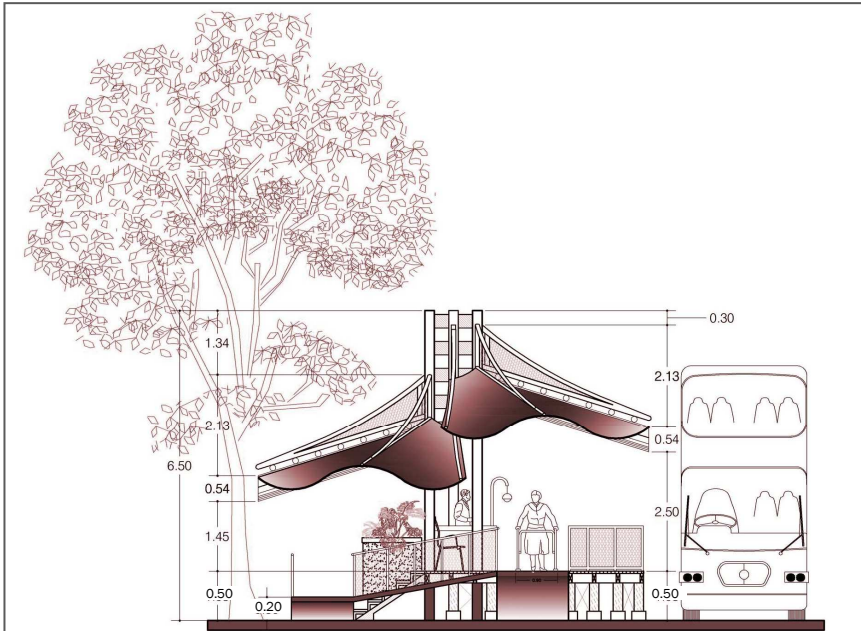


Imagen 3.8: Parada de Autobús. Elevación lateral. Esc1:200
Fuente: Elaboración propia.

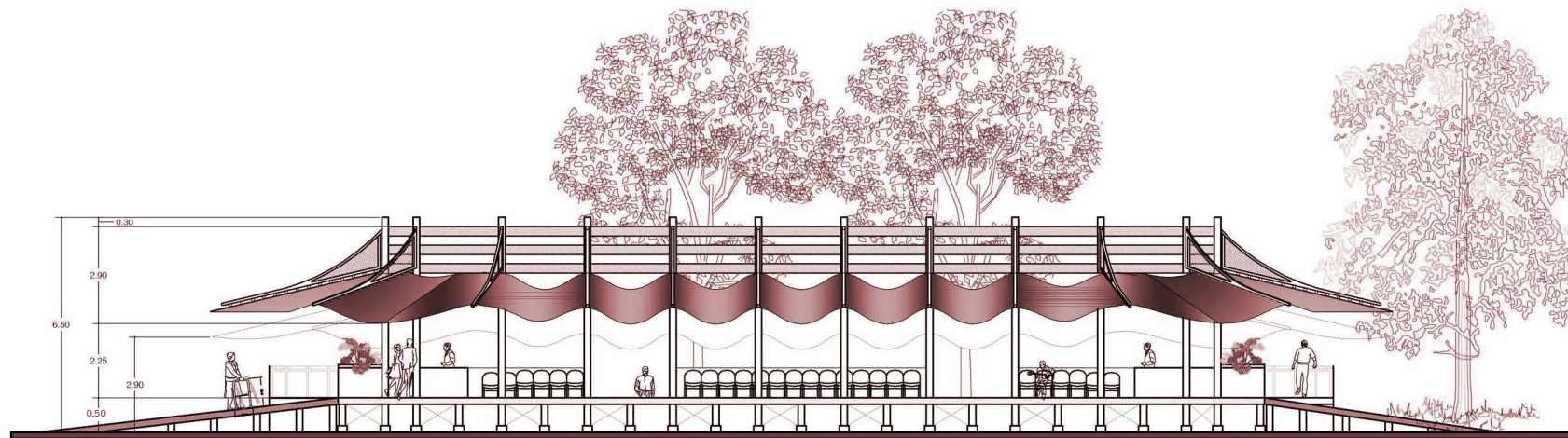


Imagen 3.9: Parada de Autobús. Elevación frontal. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

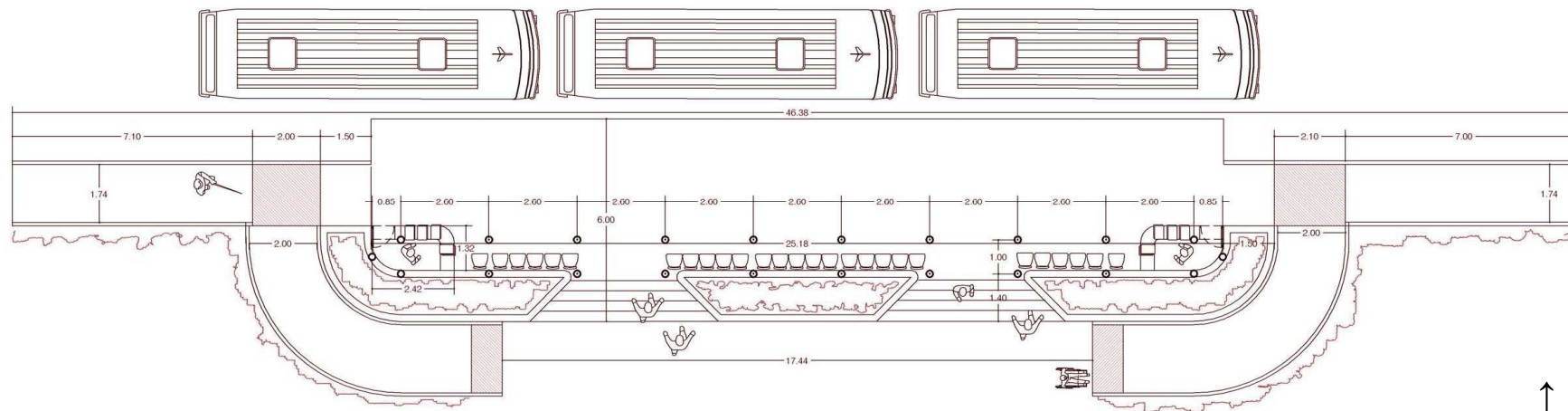
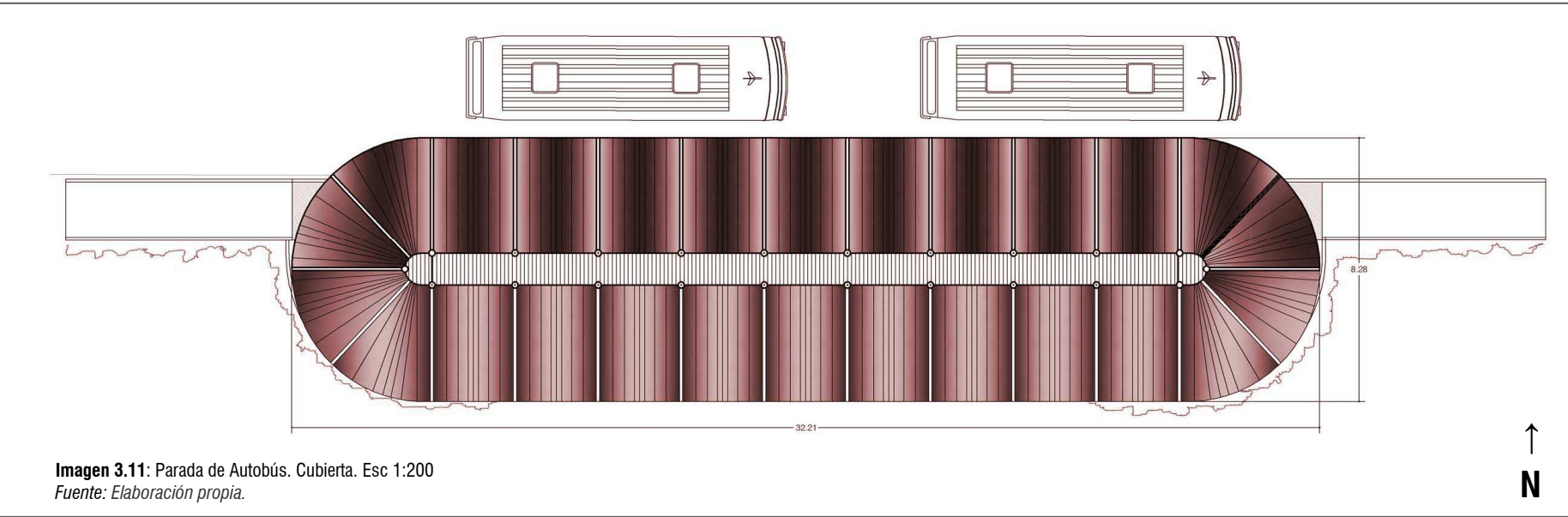


Imagen 3.10: Parada de Autobús. Planta de distribución. esc1:200
Fuente: Elaboración propia.



Área C y D:

se ubica como remate o inicio del sendero en el sector norte se propone una pérgola con vegetación para dar la sensación de irse sumergiendo en el recorrido con la intención de descubrir cosas nuevas durante el mismo, a partir de las distintas actividades planteadas.

Estas pérgolas no poseen cubierta, están diseñadas con el fin de obtener un paso refrescante de oxígeno en los extremos del parque, la vegetación que

la cubre da esa inyección de energía revitalizante para el peatón que transita a diario por la zona.

Las pérgolas cuentan con bancas donde las personas pueden permanecer, proporcionando un sentido de vigilancia natural en los alrededores de la misma. (ver imagen 3.12-3.15)

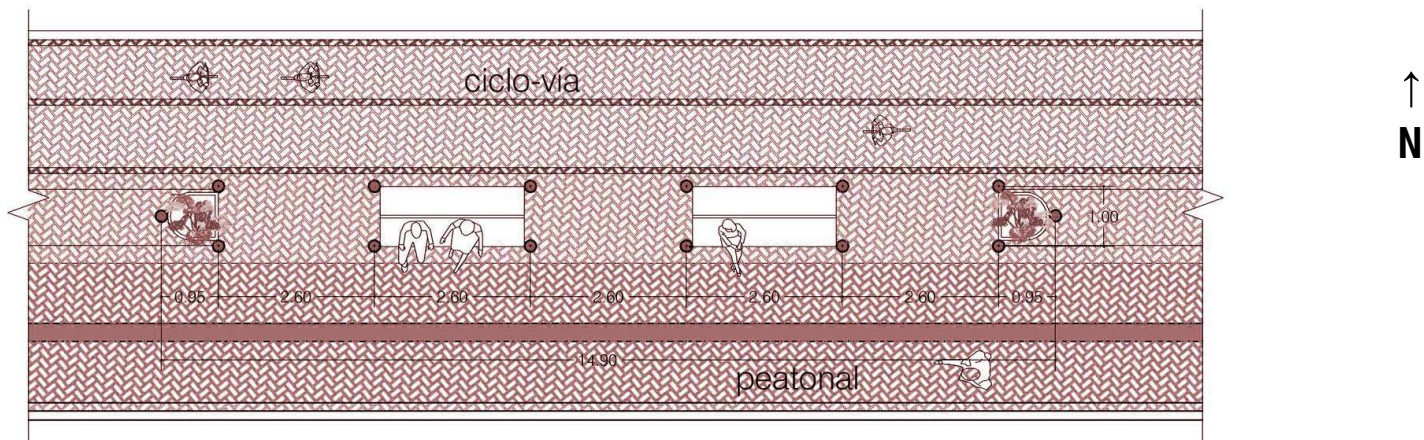


Imagen 3.12: Pérgola con vegetación. Planta. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

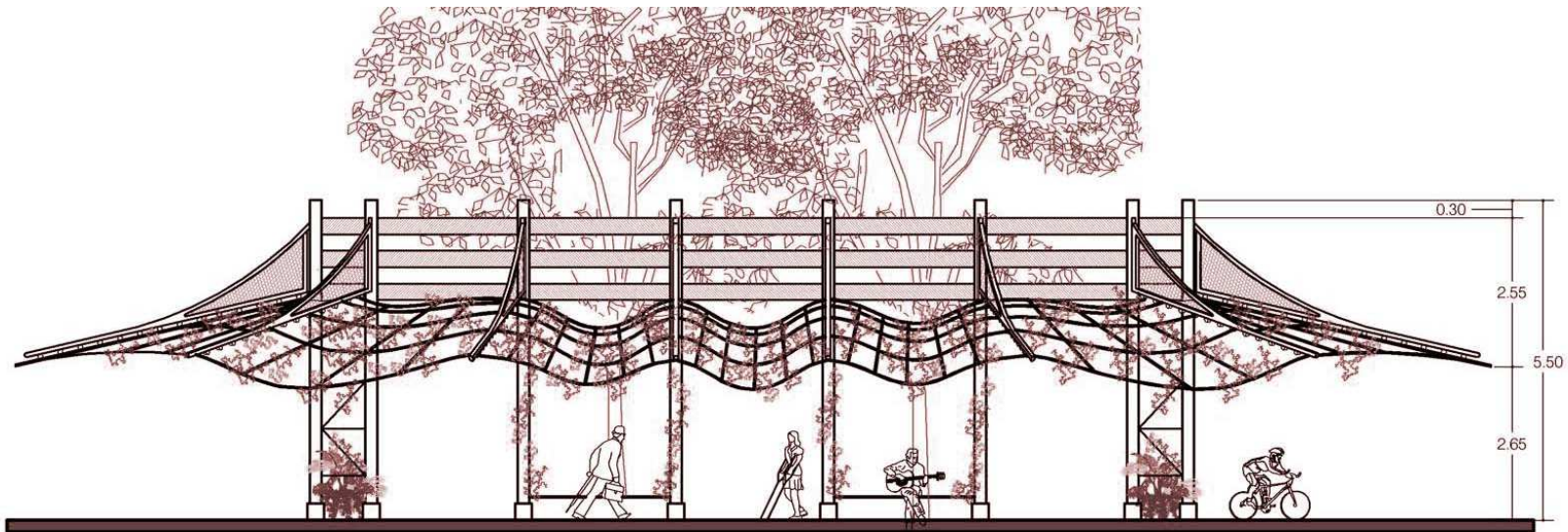


Imagen 3.13: Pérgola con vegetación. Elevación frontal.esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

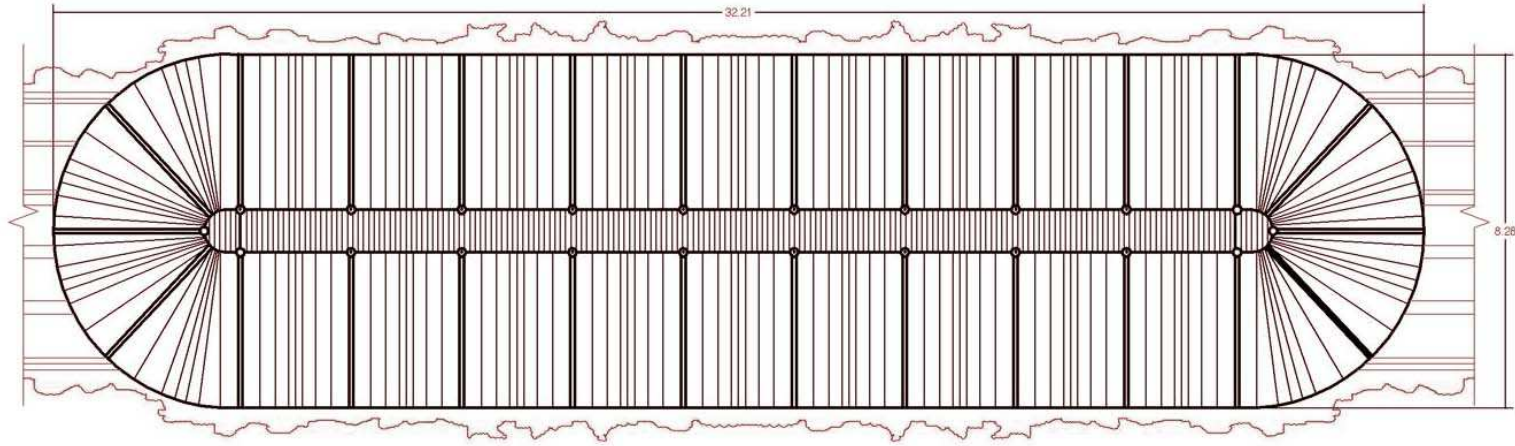


Imagen 3.14: Pérgola con vegetación. Cubierta. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

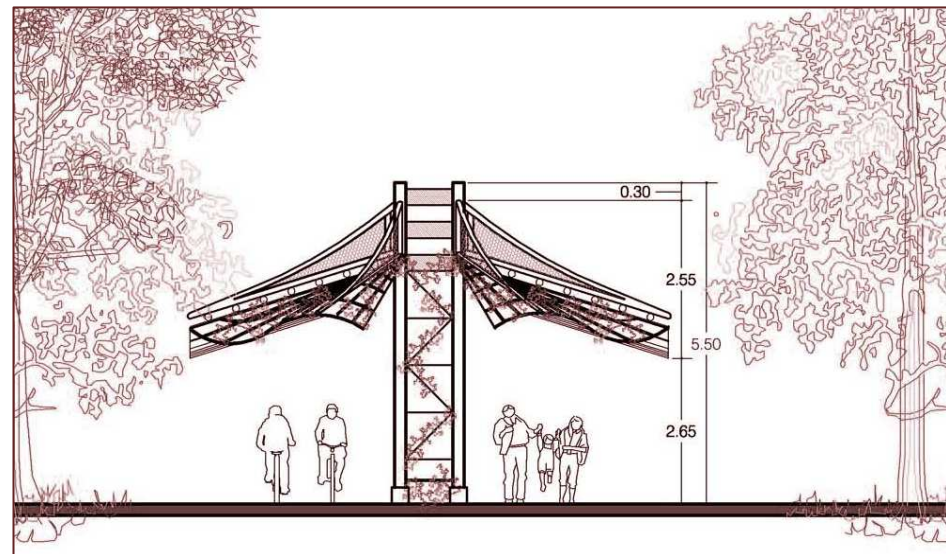


Imagen 3.15: Pérgola con vegetación. Elevación lateral. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

Área E y F:

Se presenta un área pasiva compuesta por pequeños kioscos acompañados de esculturas presentes en el sitio, por medio de los cuales se procura la

estancia de personas, para propiciar la seguridad natural del sitio.(ver imagen 3.16-3.17)

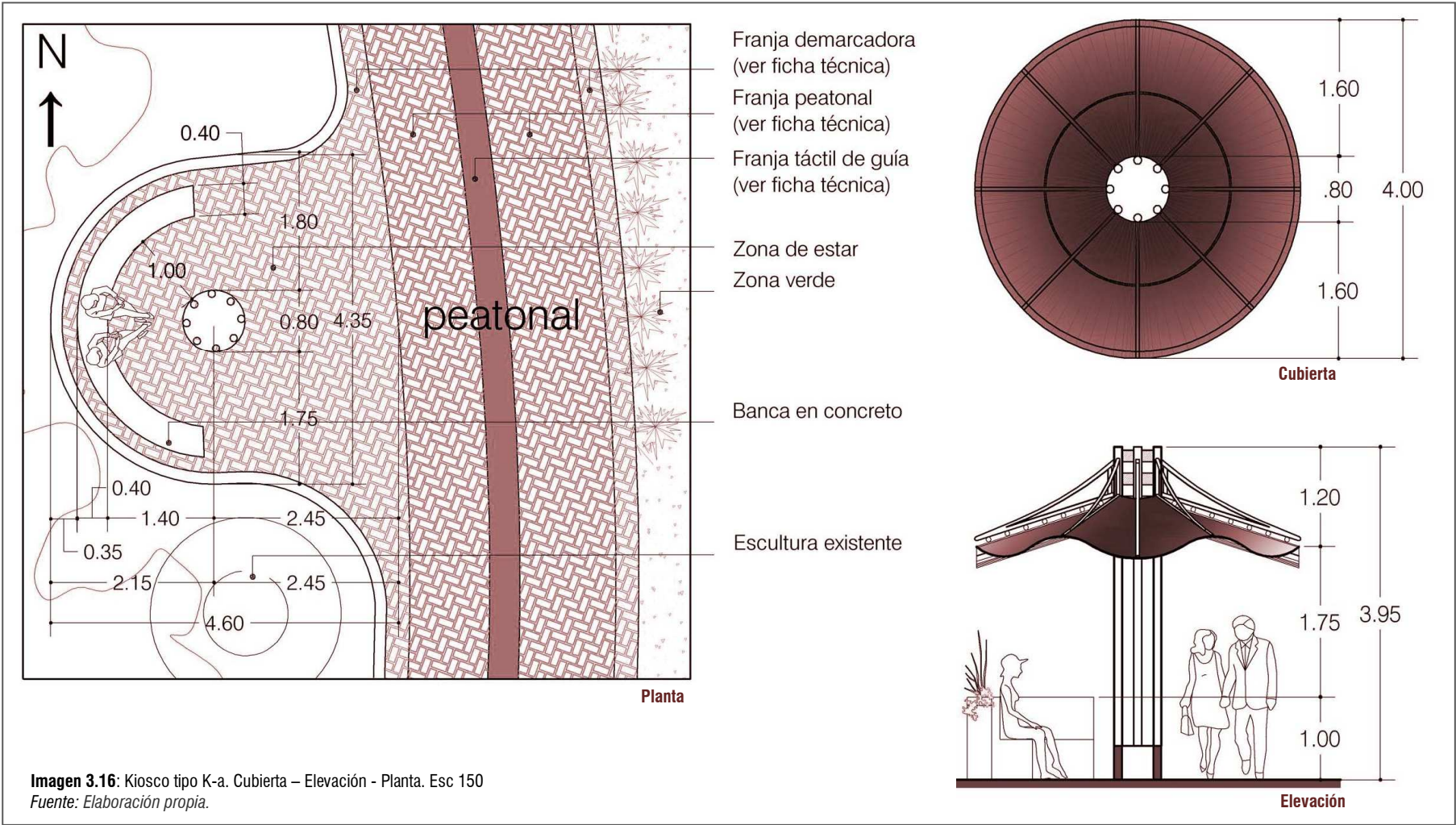
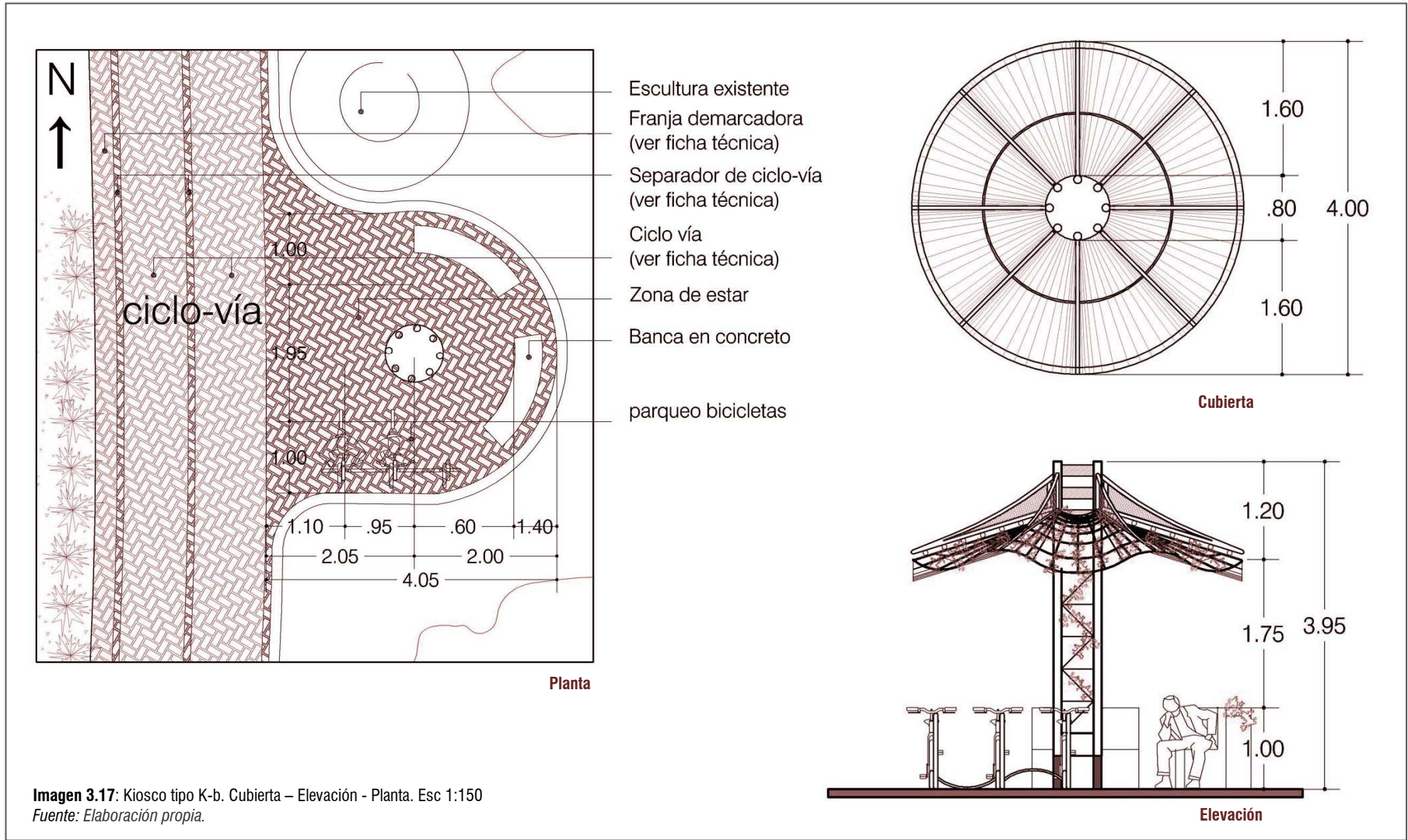


Imagen 3.16: Kiosco tipo K-a. Cubierta – Elevación - Planta. Esc 150
Fuente: Elaboración propia.



Hoja zona2

Propuesta de diseño

3.2. Zona - 2: Zona de contemplación.

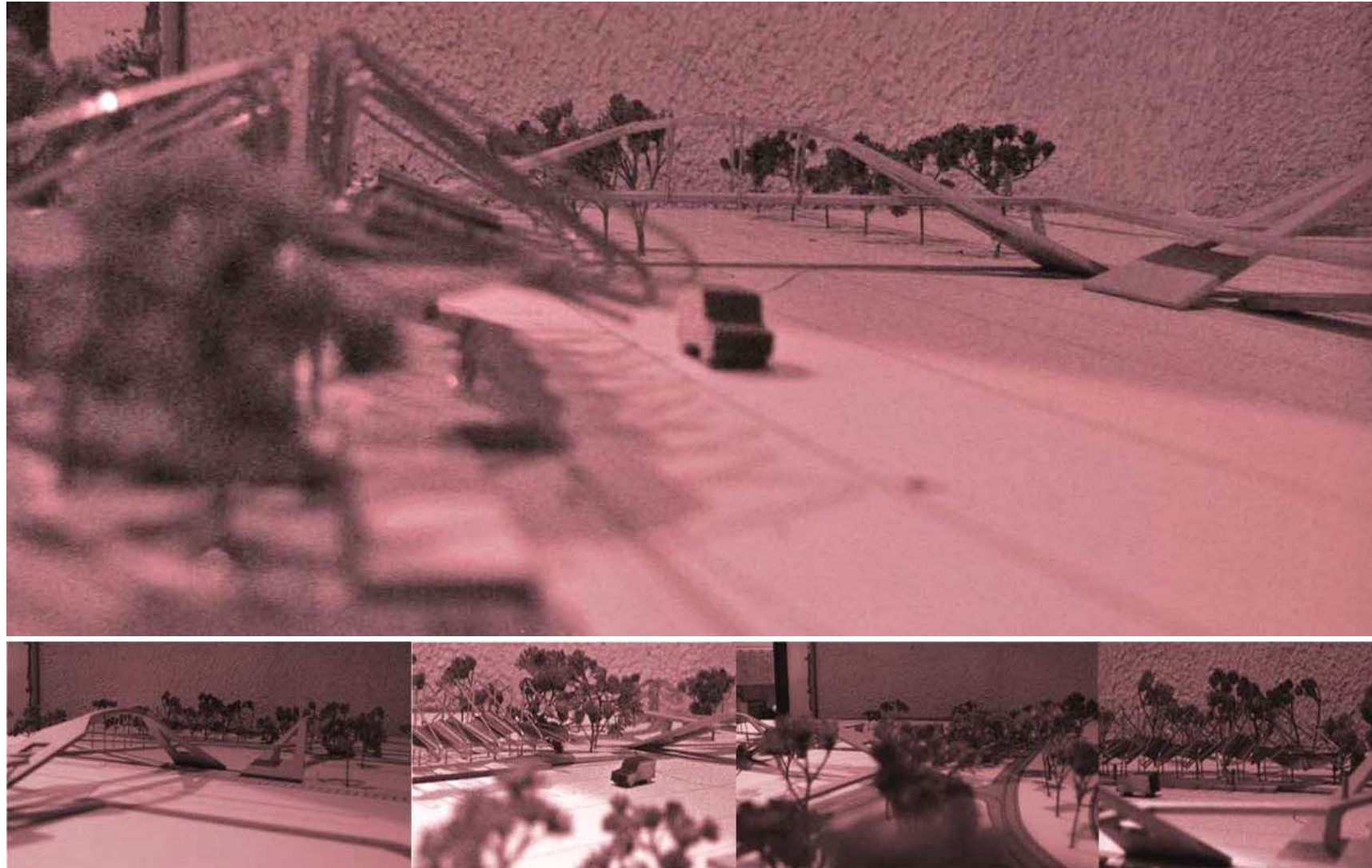
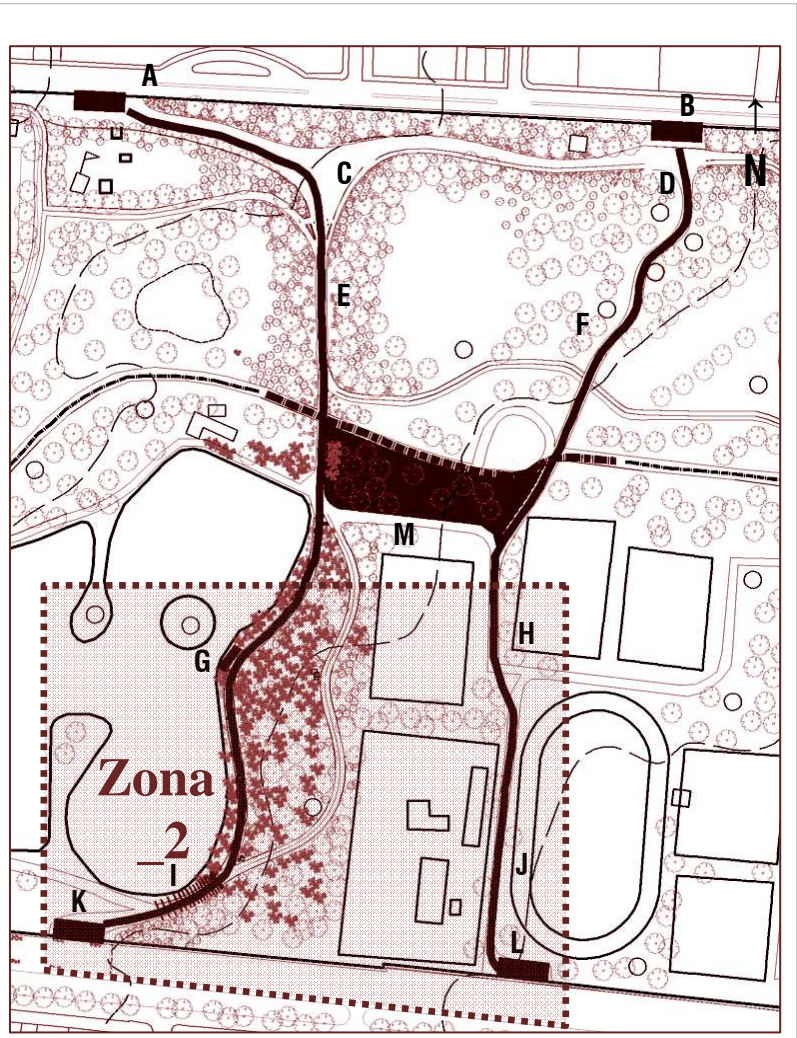


Imagen 3.18: Imágenes tomadas del modelo. Zona 2: Zona de contemplación. TRANSICIÓN SABANA SUR *Fuente: Elaboración propia.*

Área K-L:



Mapa 3.5: Ubicación de la Zona 2.
Fuente: Elaboración propia.

Las paradas ubicadas en el sector norte a los extremos del conector, además de ofrecer una zona segura de espera para el peatón tienen correspondencia con la parada establecida del tren y al puente peatonal planteado con la ampliación de la vía en el sector norte del parque. (ver mapa 3.5, imagen 3.18 a 3.22)

Se facilita el paso de las personas que utilizan el tren y que hacen transbordo a los servicios de autobús entorno al parque. Las paradas cuentan con asientos y pequeño recinto de comercio formal - informal.

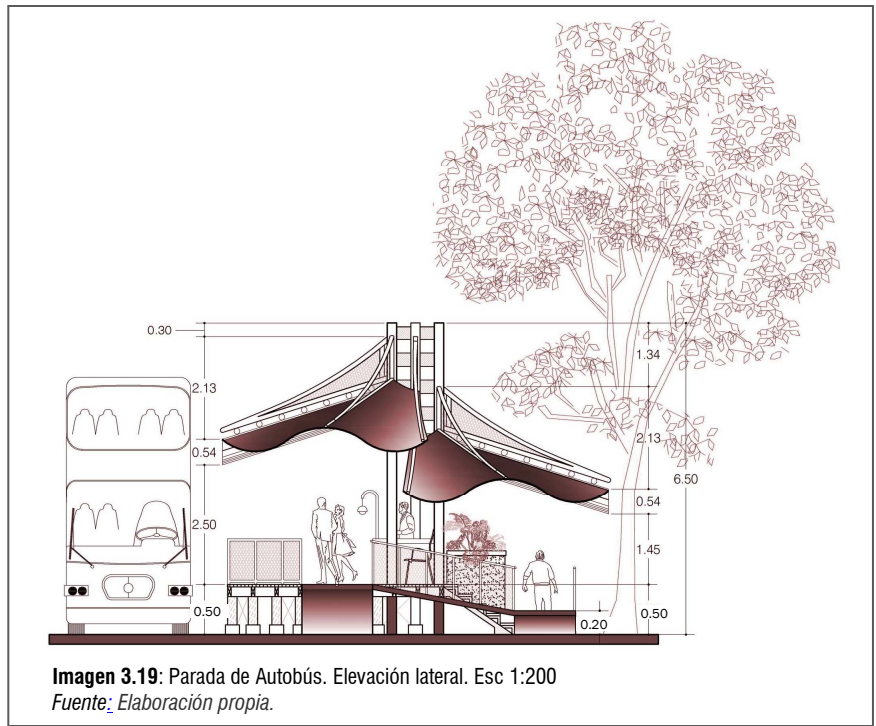


Imagen 3.19: Parada de Autobús. Elevación lateral. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

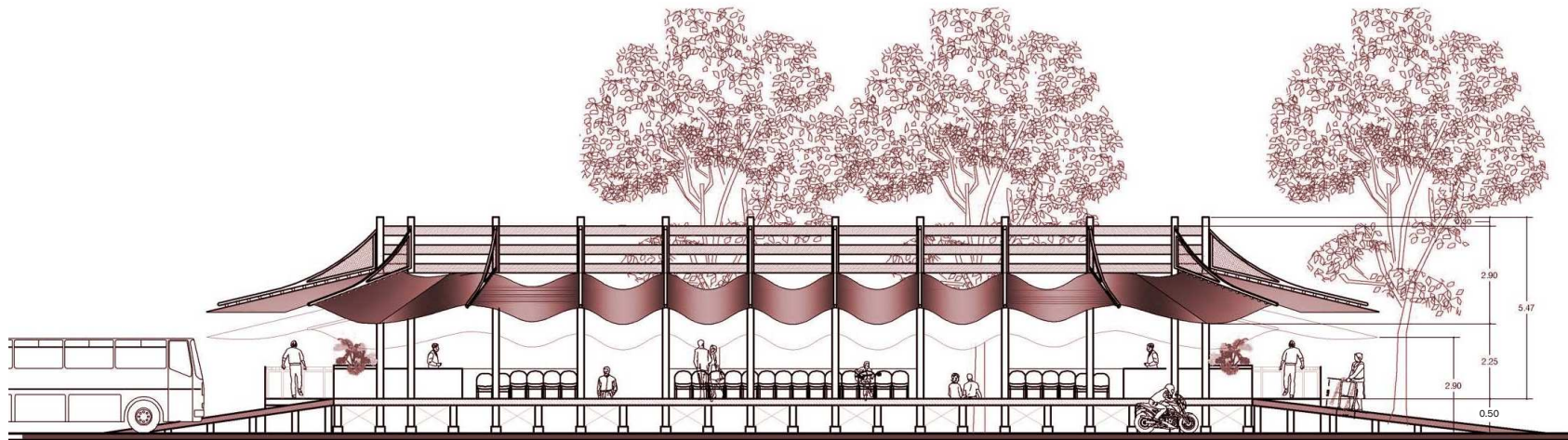


Imagen 3.20: Parada de Autobús. Elevación frontal. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

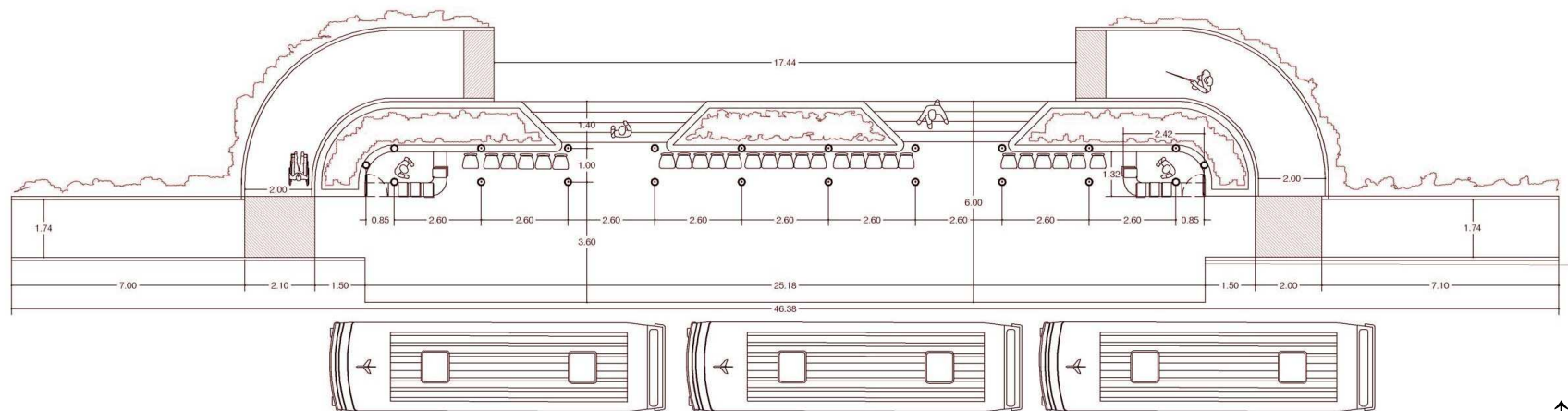


Imagen 3.21: Parada de Autobús. Planta de distribución. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

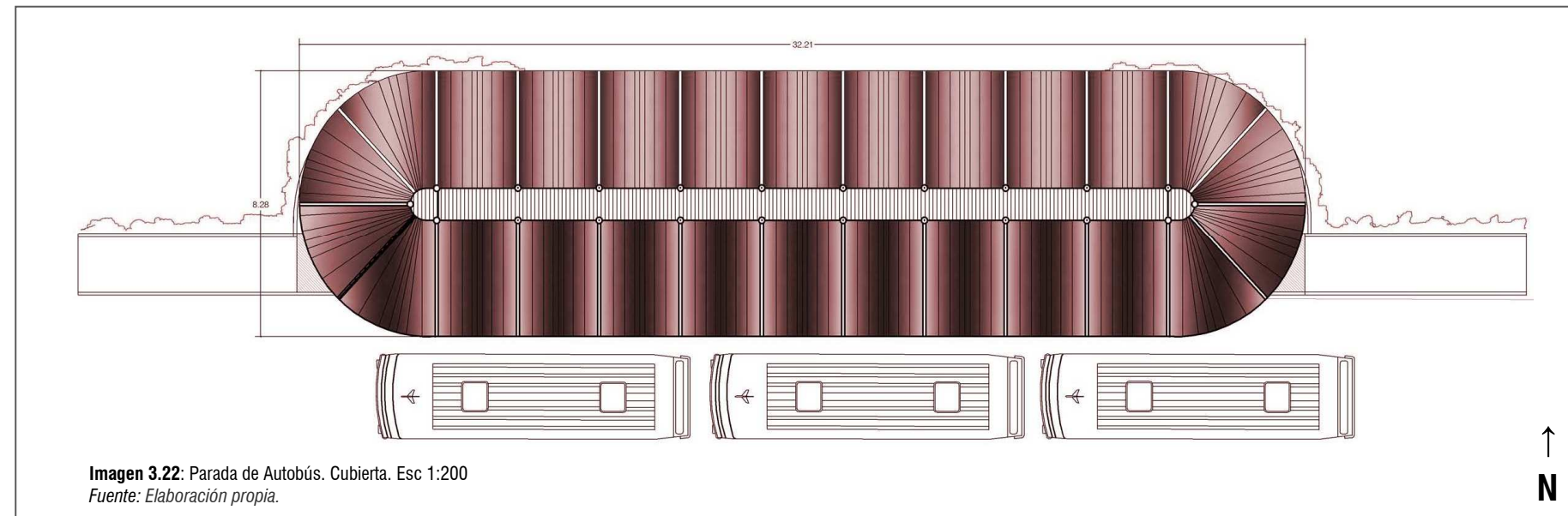


Imagen 3.22: Parada de Autobús. Cubierta. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

Área I-J:

Como remate o inicio al recorrido en el sector sur se plantea una pérgola de permanencia con vegetación en cada uno de los puntos (I-J), que brinda al usuario refugio del sol. Estas pérgolas invitan al transeúnte a recorrer el conector y descubrir las actividades propias del parque que se desarrollan a través del mismo.

Funcionan como punto de referencia dentro de parque y zonas de encuentro, así como espacio refrescante a aquellos que por una u otra razón tienen que cruzar el parque en sentido norte-sur.

Las pérgolas tienen además como objetivo provocar la permanencia de personas en la zona, para proporcionar la vigilancia natural en los alrededores de la misma. Cuentan con bancas donde las personas pueden permanecer. (ver imagen 3.23 a 3.26)

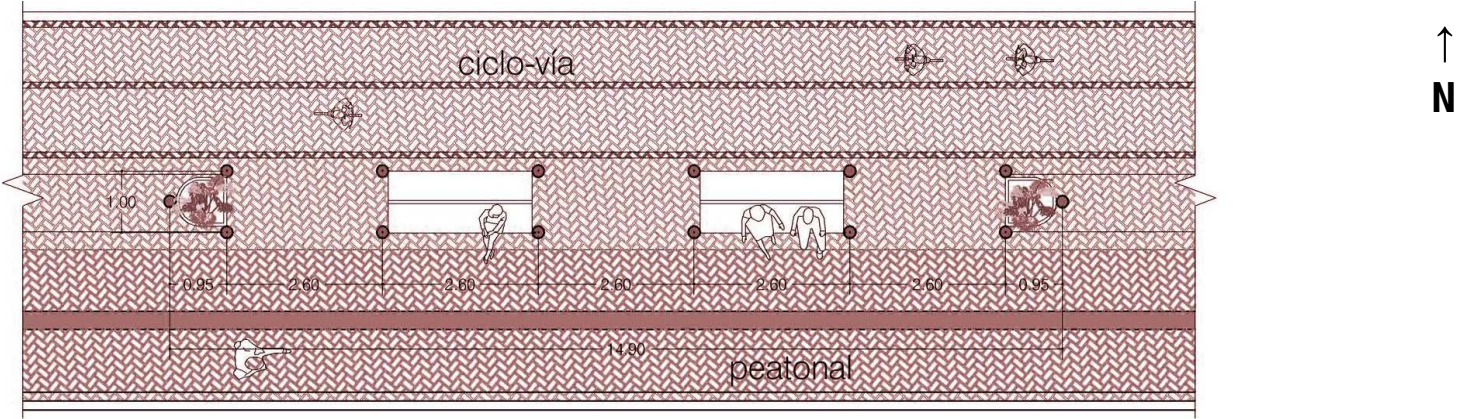


Imagen 3.23: Pérgola con vegetación. Planta.esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

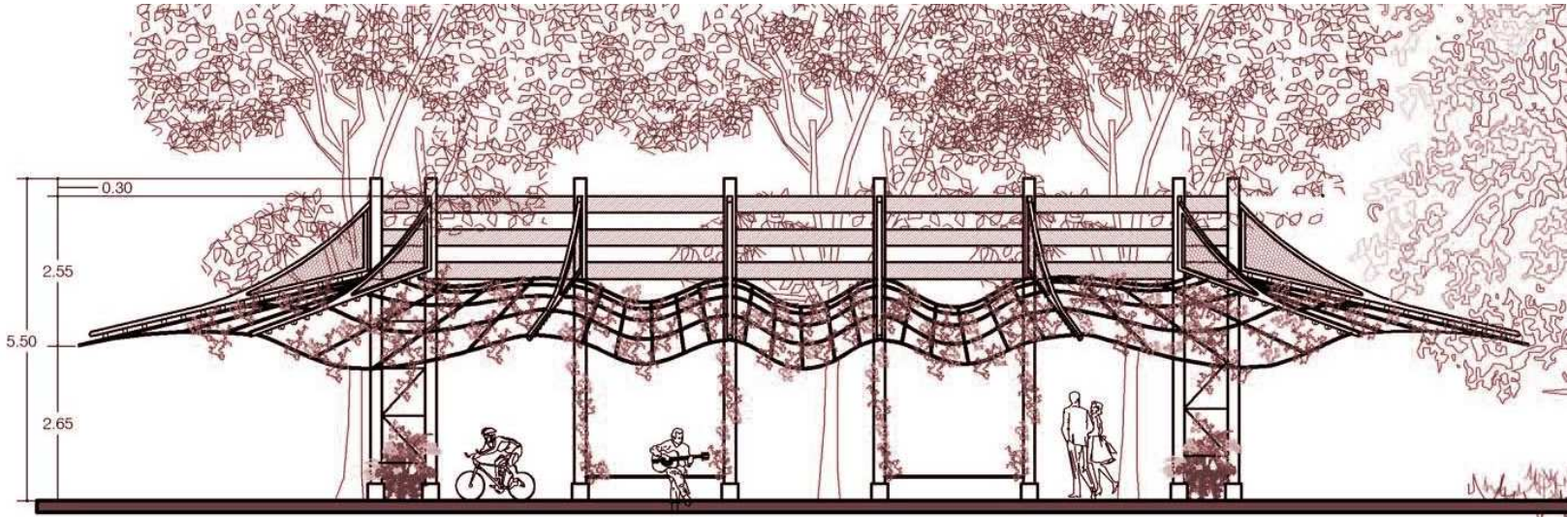


Imagen 3.24: Pérgola con vegetación. Elevación frontal. Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.

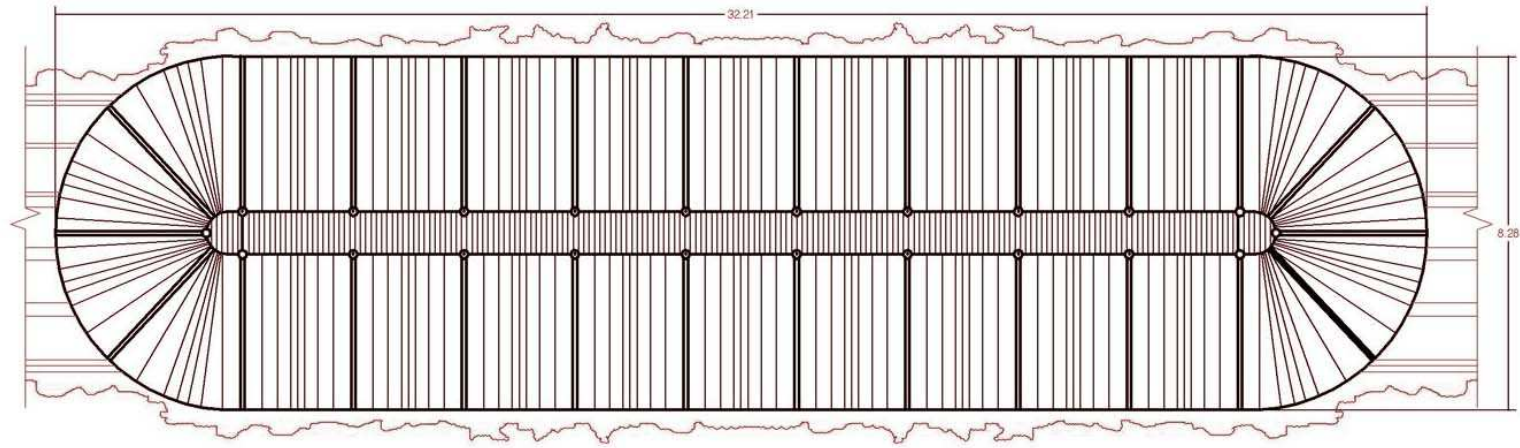


Imagen 3.25: Pérgola con vegetación. Cubierta. Esc 1:200
Fuente: *Elaboración propia.*

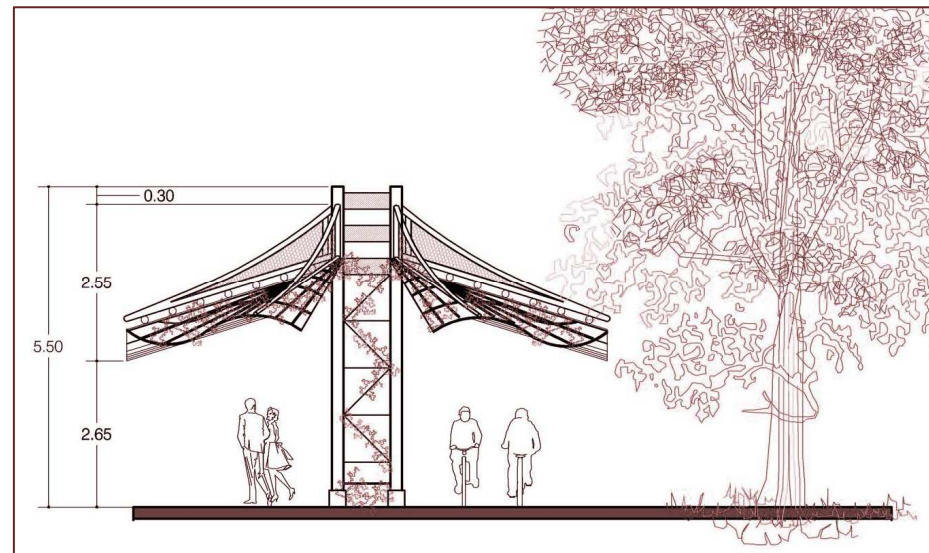


Imagen 3.26: Pérgola con vegetación. Elevación lateral. Esc 1:200
Fuente: *Elaboración propia.*

Área G-H:

En el sector H, el área de contemplación se desarrolla en entorno a actividades deportivas mientras que el área de contemplación G se encuentra en torno del lago, propicia para el disfrute por parte de usuario del

escenario natural que ofrece el Parque Metropolitano La Sabana.

Ambas zonas cuentan con pequeños kioscos de estancia, desde donde los espectadores pueden disfrutar de las actividades o del entorno natural del área.(ver imagen 3.27-3.28)

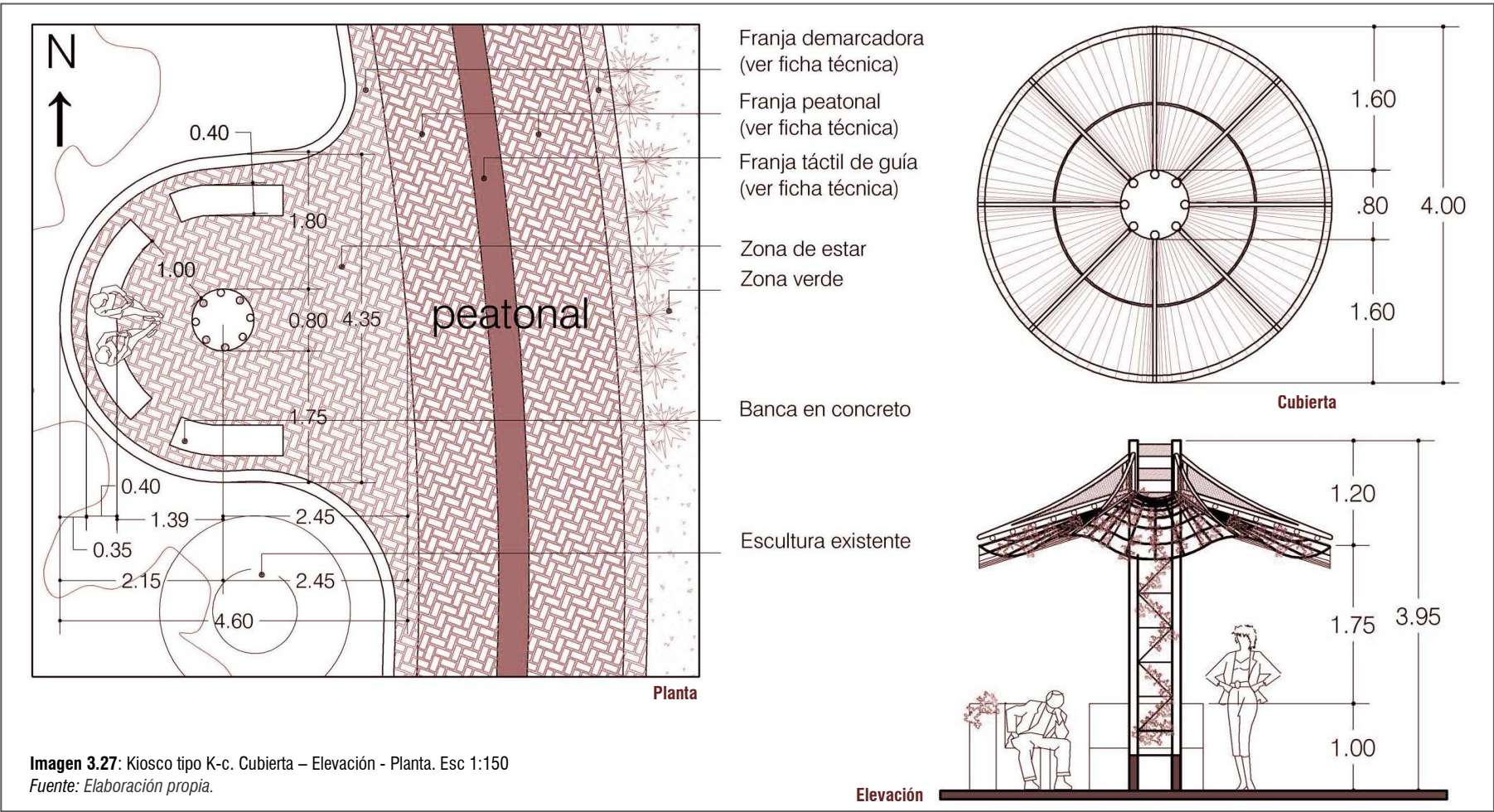


Imagen 3.27: Kiosco tipo K-c. Cubierta – Elevación - Planta. Esc 1:150
Fuente: Elaboración propia.

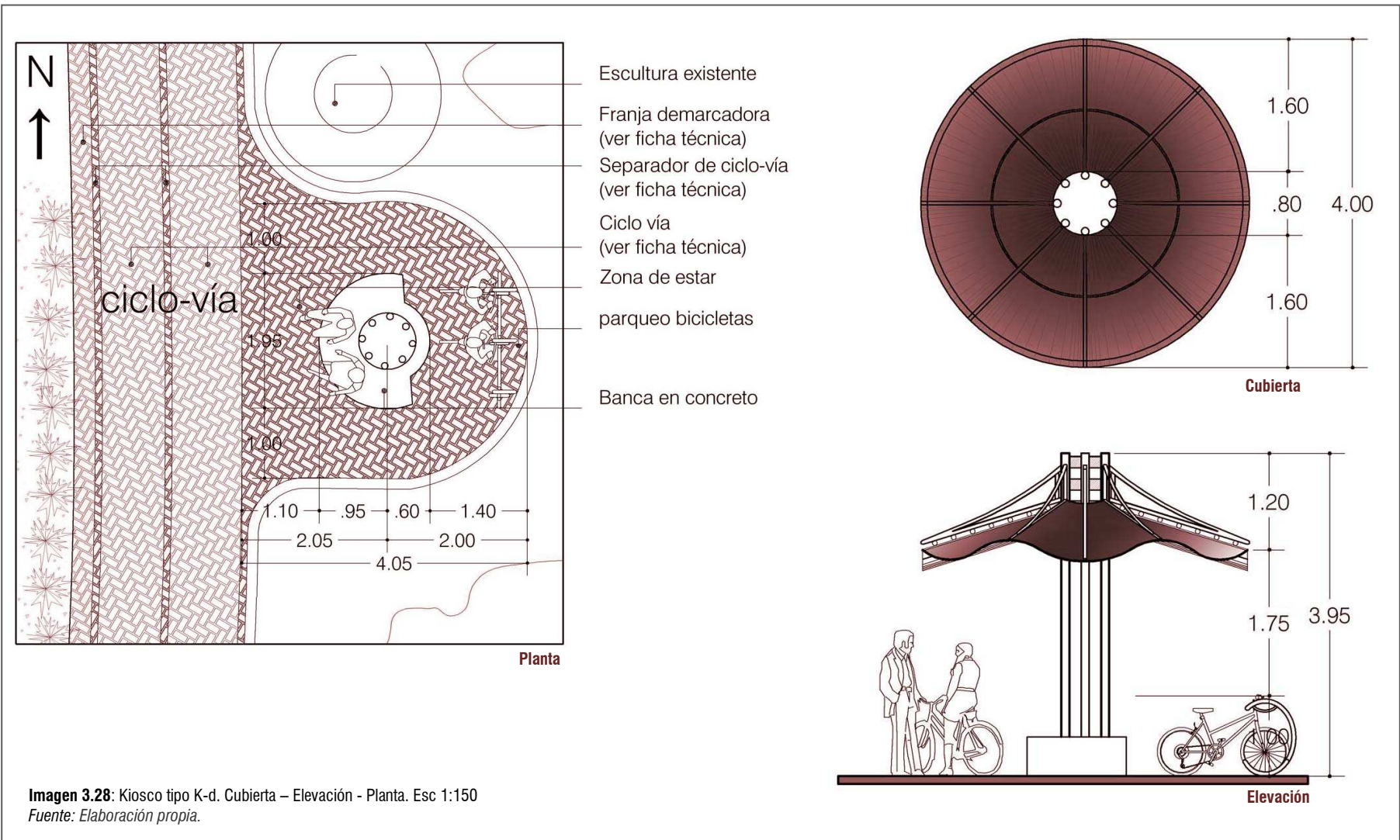


Imagen 3.28: Kiosco tipo K-d. Cubierta – Elevación - Planta. Esc 1:150
Fuente: Elaboración propia.

Hoja zona3

Propuesta de diseño

Hoja

zona3

zoom

Propuesta de diseño

3.3. Zona - 3: Zona servicio-comercio

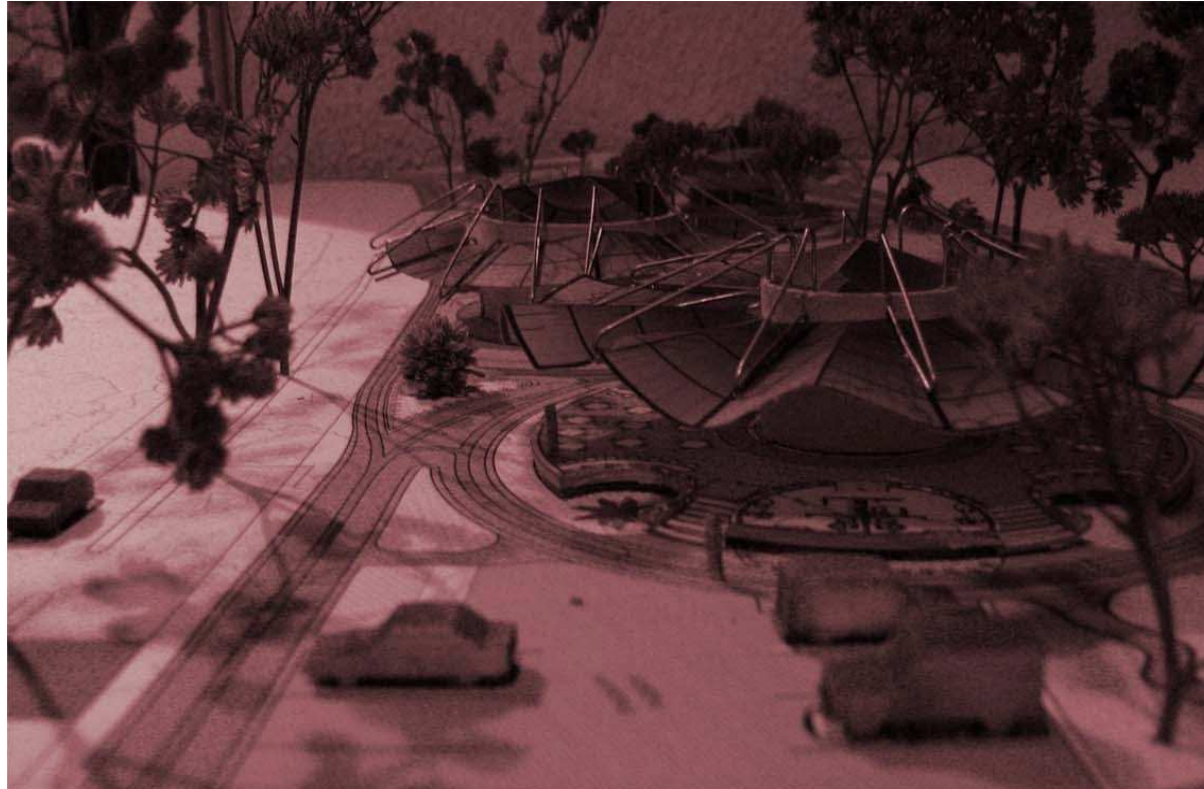
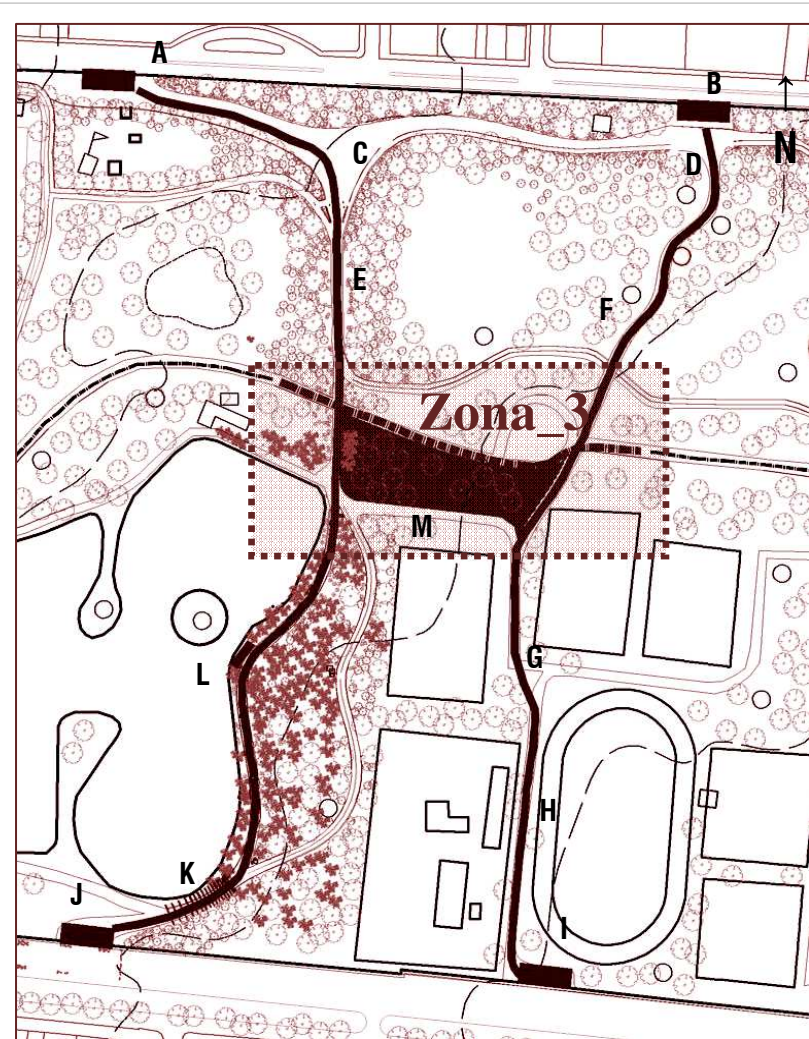


Imagen 3.29: Imágenes tomadas del modelo. Zona 3: ZONA DE SERVICIO-COMERCIO. Fuente: Elaboración propia.

a. Conjunto



Mapa 3.6: Ubicación Zona 3.
Fuente: Elaboración propia.

Esta área se caracteriza por tener una mayor dinámica dentro del espacio debido a que en ella confluyen los diferentes flujos trabajados en la propuesta. La zona está compuesta por cuatro módulos circulares donde se desarrollan diferentes actividades descritas posteriormente en el detalle de cada uno de los módulos.(ver imagen 3.29, mapa 3.6)

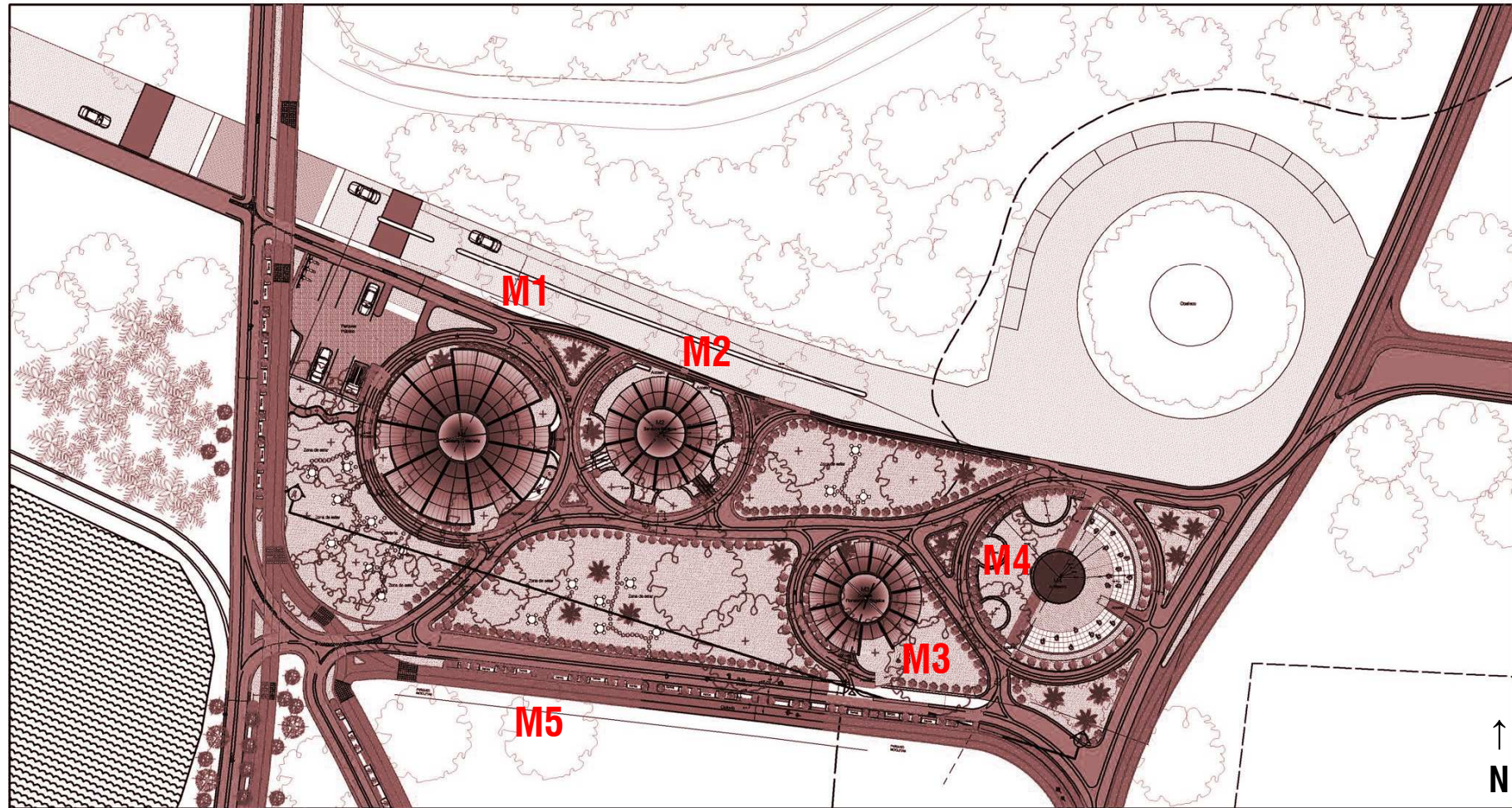
Módulo 1: Cafetería- Heladería, espacio para el disfrute de la familia, y el convivio de la comunidad, acondicionado acorde a la naturaleza que lo rodea.

Módulo 2: Servicios sanitarios públicos, destinados al usuario del núcleo de servicios y el parque en general.

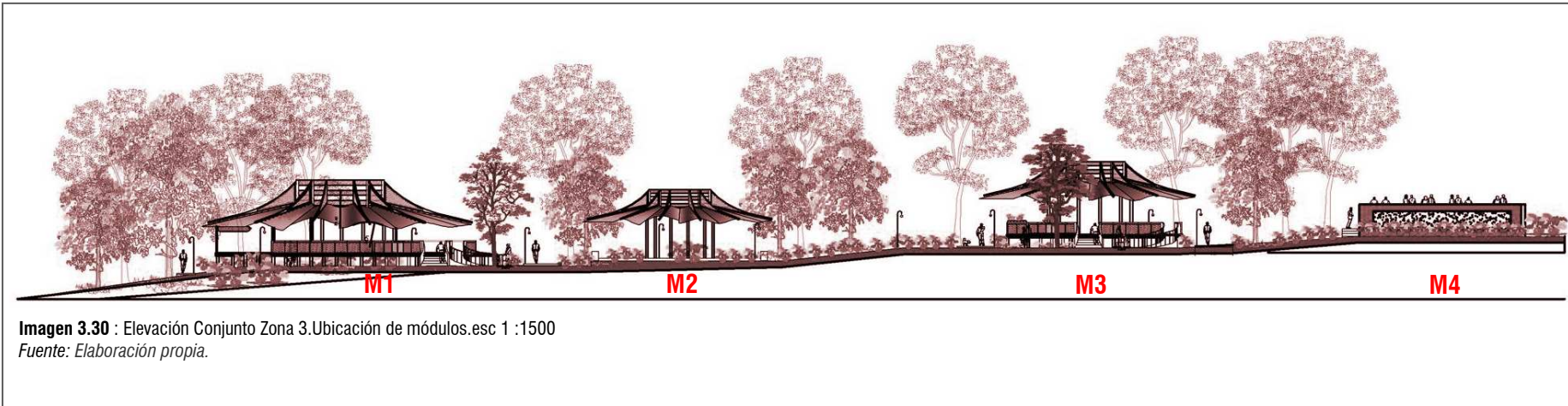
Módulo 3: Cajeros-floristería-tienda regalos. Espacio donde la gente puede comprar pequeños detalles para sus allegados en el camino al trabajo o de regreso al hogar. Del mismo modo se busca darle independencia al espacio donde se pueda obtener dinero de los cajeros y reinvertirla en el mismo lugar.

Módulo 4: Anfiteatro. Espacio de recreo al aire libre a la sombra de los árboles donde se realicen diversas actividades como charlas educativas, presentaciones teatrales, talleres educativos entre otros.

Módulo 5: Área de parqueo de bicicletas. Dispone de 150 espacios con sujetadores asegurar la seguridad de la misma.(ver mapa 3.7-imagen 3.31)



Mapa 3.7: Conjunto Zona 3. Ubicación de módulos. Esc 1 :1500
Fuente: Elaboración propia.

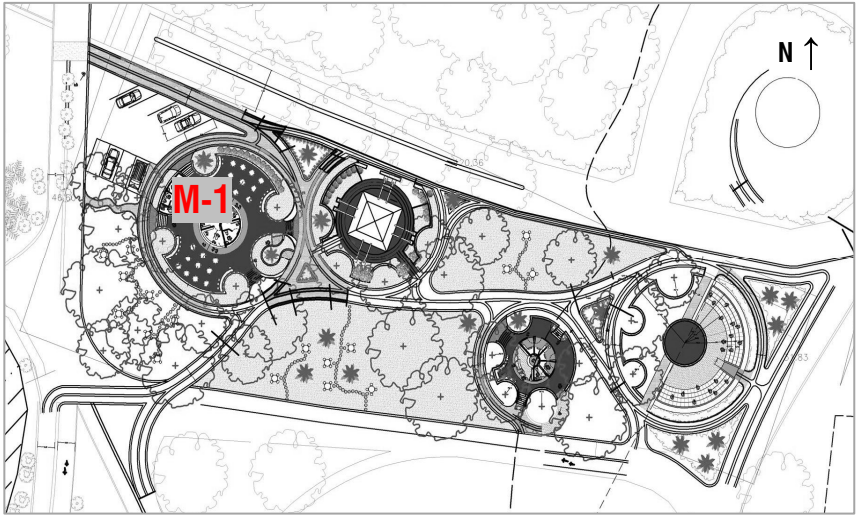


b. Componente arquitectónico

Módulo 1 (M-1) Heladería - Cafetería

Este módulo se compone de dos zonas destinadas al disfrute del usuario por medio de la incorporación de una cafetería y una heladería para ofrecer productos pre-elaborados, ambos inmersos en la vegetación existente del parque, procurando el máximo contacto con el entorno natural.(ver imagen 3.32 a 2.34)

Cada área con 120 m² y una capacidad en promedio de 50 personas. Para un total de 350,5 m² por zona y una capacidad máxima de 106 personas. Esta información se detalla en la siguiente tabla (ver tabla 1):



Mapa de ubicación: Ubicación de módulos. Módulo 1. Heladería –Cafetería.
Fuente: Elaboración propia.

TABLA 1

Programa de espacios, áreas y requerimientos para M1

MODULO 1

UNIDAD	ESPACIOS	AREA (m2)	TIPO DE USUARIO	EQUIPO Y REQUERIMIENTO TECNICO	SERVICIOS	PERSONAL	Nº DE USUARIO
ÁREA DE SERVICIOS							
Cafetería 120 m2	a.1 mostrador	10	Público general	Caja registradora, papelería, suministros	Venta, consumo Café /repostería	3 personas	52 personas
	a.2 área de mesas	67.5		Mesas , sillas			
	a.3 manipulación de alimentos	20	Empleados	Urnas, utensilios y vajillas			
	a.4 S.S empleados	3.65		Inodoro, lavamanos, barras para discapacitados, papeleras, secadores			
	a.5 área de empleados	18.85		Casilleros, banca			
	Heladería 120 m2	b.1 mostrador	10	Público general	Caja registradora, papelería, suministros, urnas	Venta , consumo helados	3 personas
b.2 área de mesas		67.5	Mesas , sillas				
b.3 manipulación de alimentos		20	Empleados	Congeladores y utensilios			
b.4 S.S empleados		3.65		Inodoro, lavamanos, barras, papeleras, secadores			
b.5 área de empleados		18.85		Casilleros, banca			
Servicios sanitarios 30 m2		c.1. batería servicios sanitarios mujeres c.2 batería servicios sanitarios hombres	34	Público general	Inodoros, mingitorio, lavamanos, barras para discapacitados, papeleras, secadores, grifería.	Aseo personal	
UNIDAD:	ÁREA DE SERVICIOS	274					
CIRCULACIÓN:	15%	41	Público general	Barras para discapacitados, señalización, iluminación	Circulación	1 vigilante	-
PARQUEOS:	Readecuados	8		Barras para discapacitados, bordillos de parqueos, señalización, iluminación, cámaras de seguridad	Estacionamiento de automóviles , motos y bicicletas , seguridad		20
ACCESOS:		40		Barras para discapacitados. Señalización, iluminación	Acceso a espacios		-
TOTAL:	MODULO 1	363	CAFETERÍA / HELADERÍA				

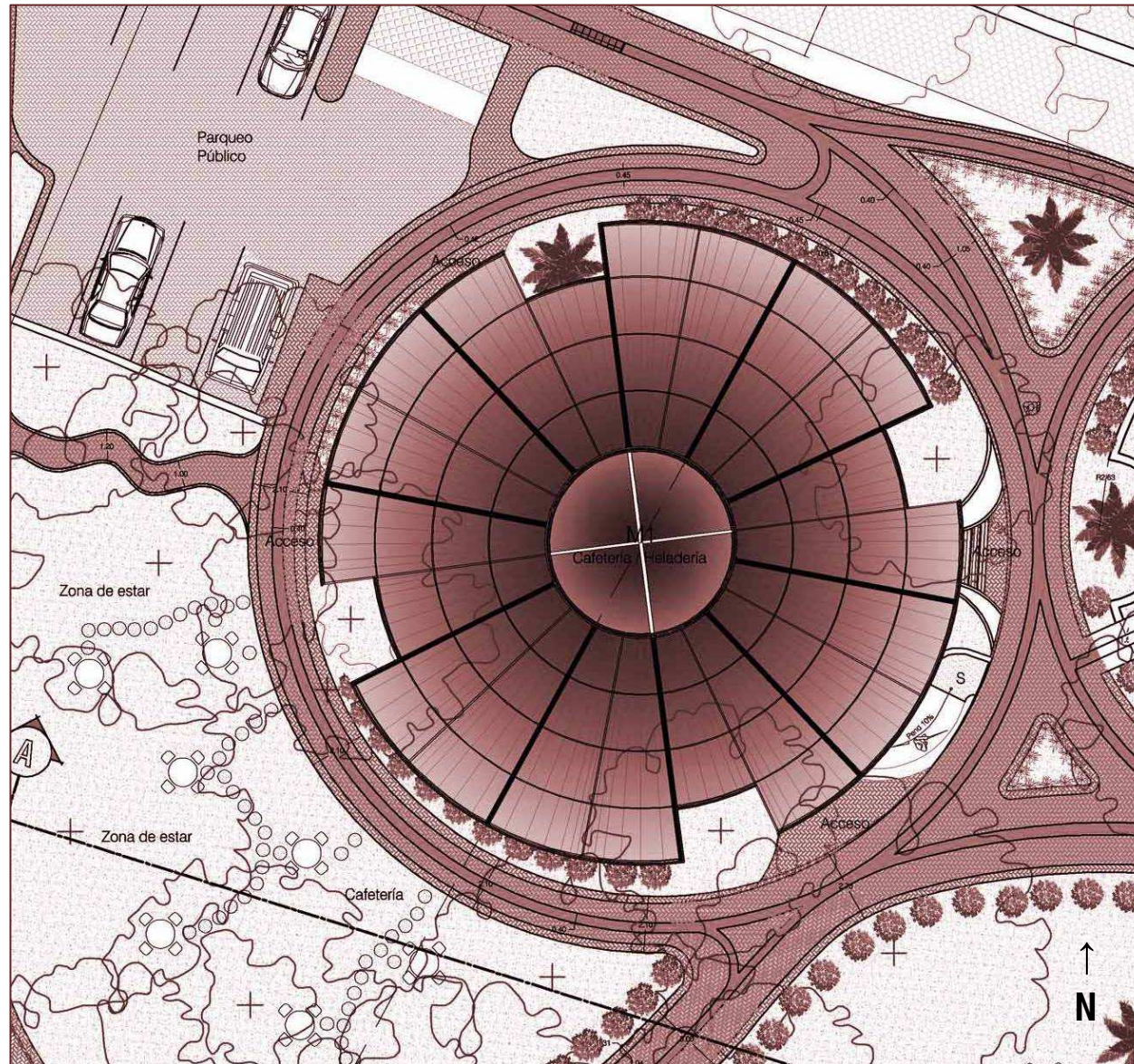


Imagen 3.31: Módulo 1.Panta de techos .Heladería-Cafetería
Fuente: Elaboración propia. Esc 1:200

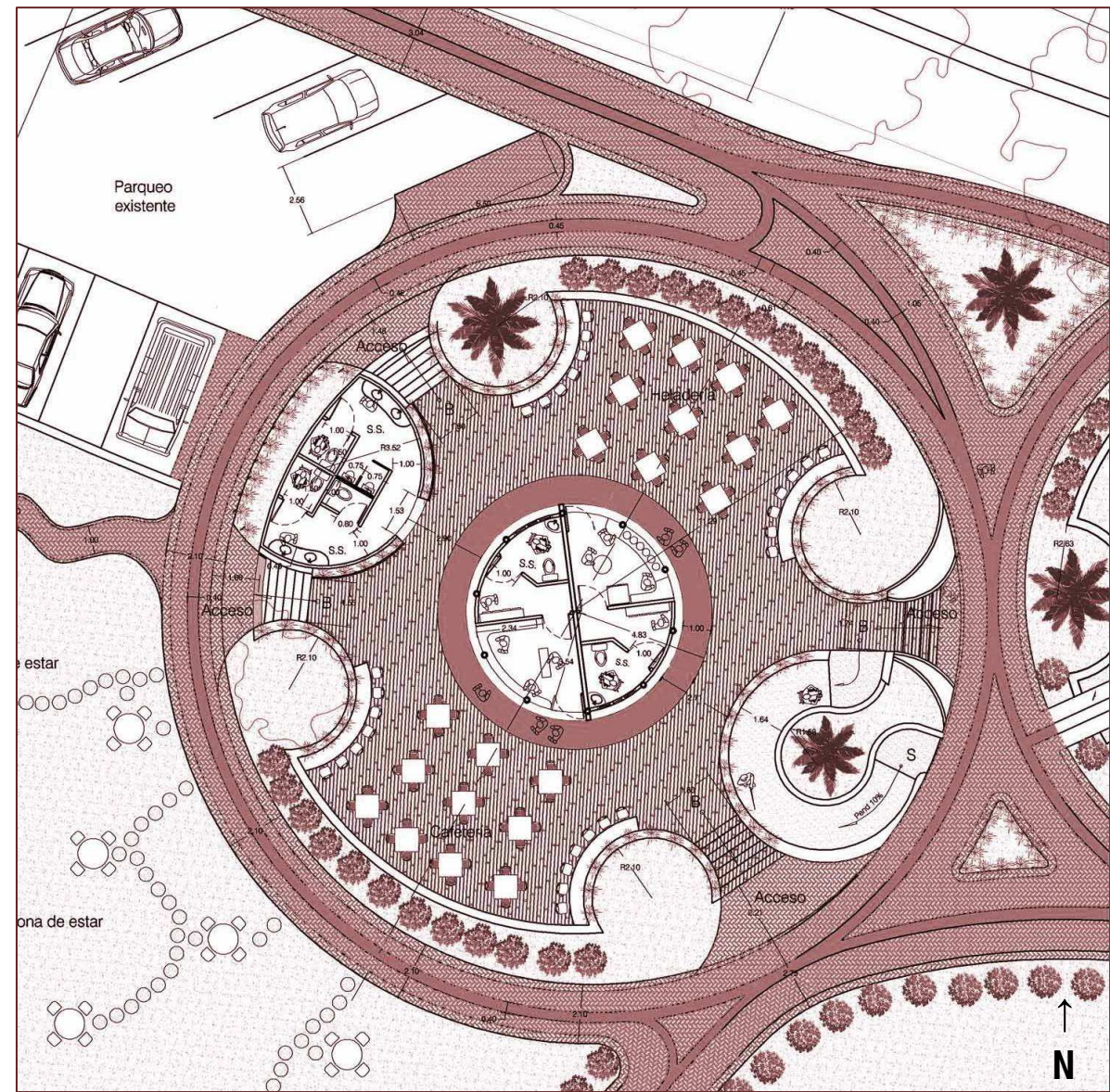


Imagen 3.32: Módulo 1.Panta de distribución arquitectónica.
Heladería-Cafetería. Esc 1 :200
Fuente: Elaboración propia.

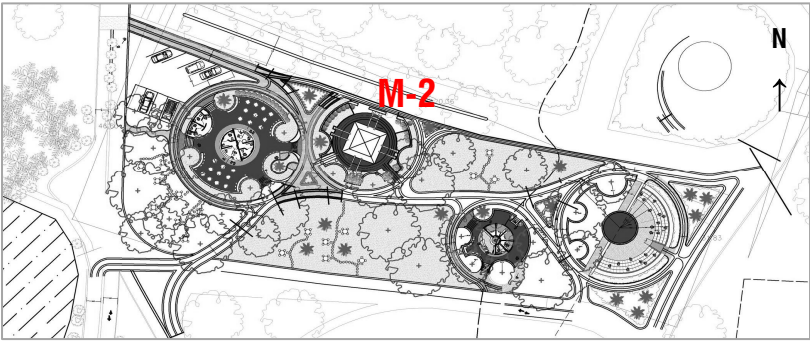


Imagen 3.33: Módulo 1. Elevación. Heladería- Cafetería.esc 1 :200
Fuente: Elaboración propia.

Módulo 2 (M-2) Servicios Sanitarios Públicos

Se plantea el rediseño de los servicios públicos existente en el área donde se encuentran los actuales, esto con el fin de acondicionar el espacio a las disposiciones actuales tomando en cuenta la Ley 7600 de acceso universal.

De esta manera se cuenta con baños para mujeres, para hombres y baños familiares, así como espacio para de duchas y vestidores. Posee 118 m de construcción.(ver tabla 2, imagen 3.35 a 3.37)(ver ficha técnica de drenaje propuesto)

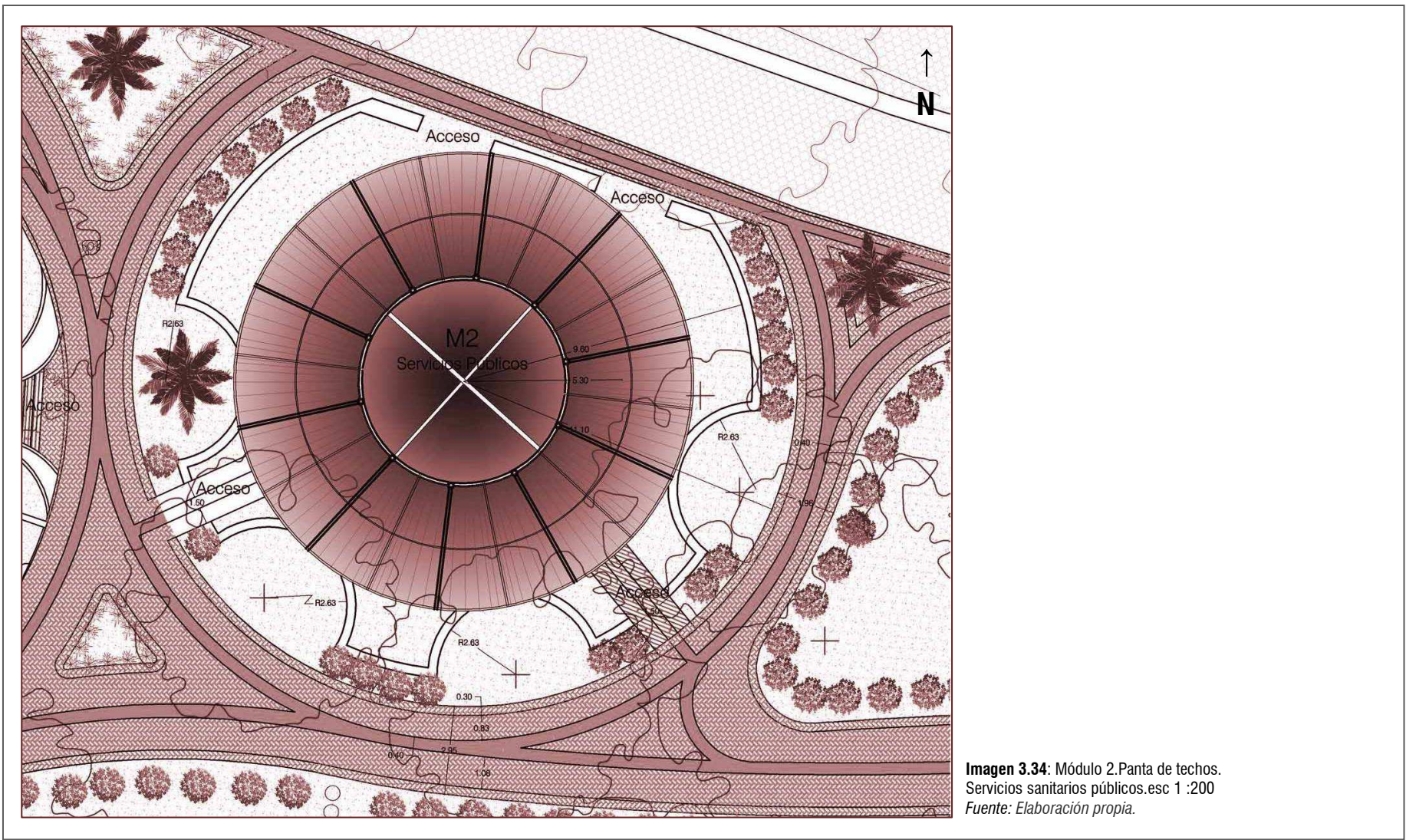


Mapa de ubicación: Ubicación de módulos. Módulo 2. Servicios sanitarios públicos.
Fuente: Elaboración propia.

TABLA 2
Programa de espacios, áreas y requerimiento para M2

Módulo 2

UNIDAD	ESPACIOS	AREA (m2)	TIPO DE USUARIO	EQUIPO EXISTENTE	SERVICIOS	PERSONAL	Nº DE USUARIO
ÁREA DE SERVICIOS							
Servicios sanitarios existentes 30 m2	a.1 batería servicios sanitarios mujeres	15	Público general	2 servicios sanitarios 2 duchas Lavamanos, grifería	Aseo personal		
	a.2 batería servicios sanitarios hombres	15		1 servicio sanitario 3 mingitorios 2 duchas Lavamanos, grifería			
	a.3 área de espera	73		Bancas			
UNIDAD:	ÁREA DE SERVICIOS	103					
CIRCULACIÓN:	15%	15	Público general	Barras para discapacitados, señalización, iluminación	Circulación		
ACCESOS				Barras para discapacitados. Señalización, iluminación	Acceso a espacios		
TOTAL:	MODULO 2	118	SERVICIOS SANITARIOS				



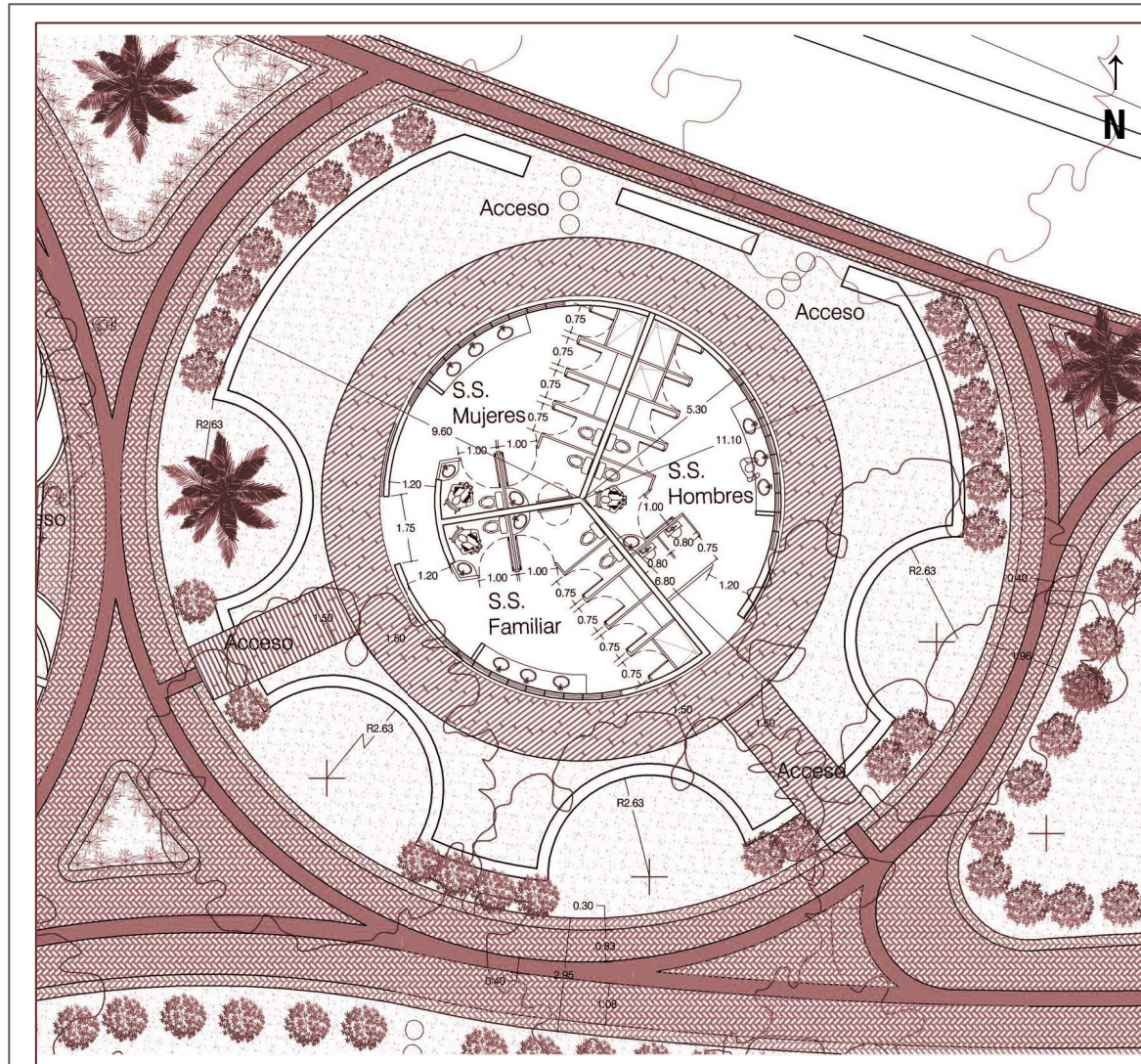


Imagen 3.35: Módulo 2.Panta de distribución arquitectónica. Servicios sanitarios públicos. Esc 1 :200
Fuente: *Elaboración propia.*

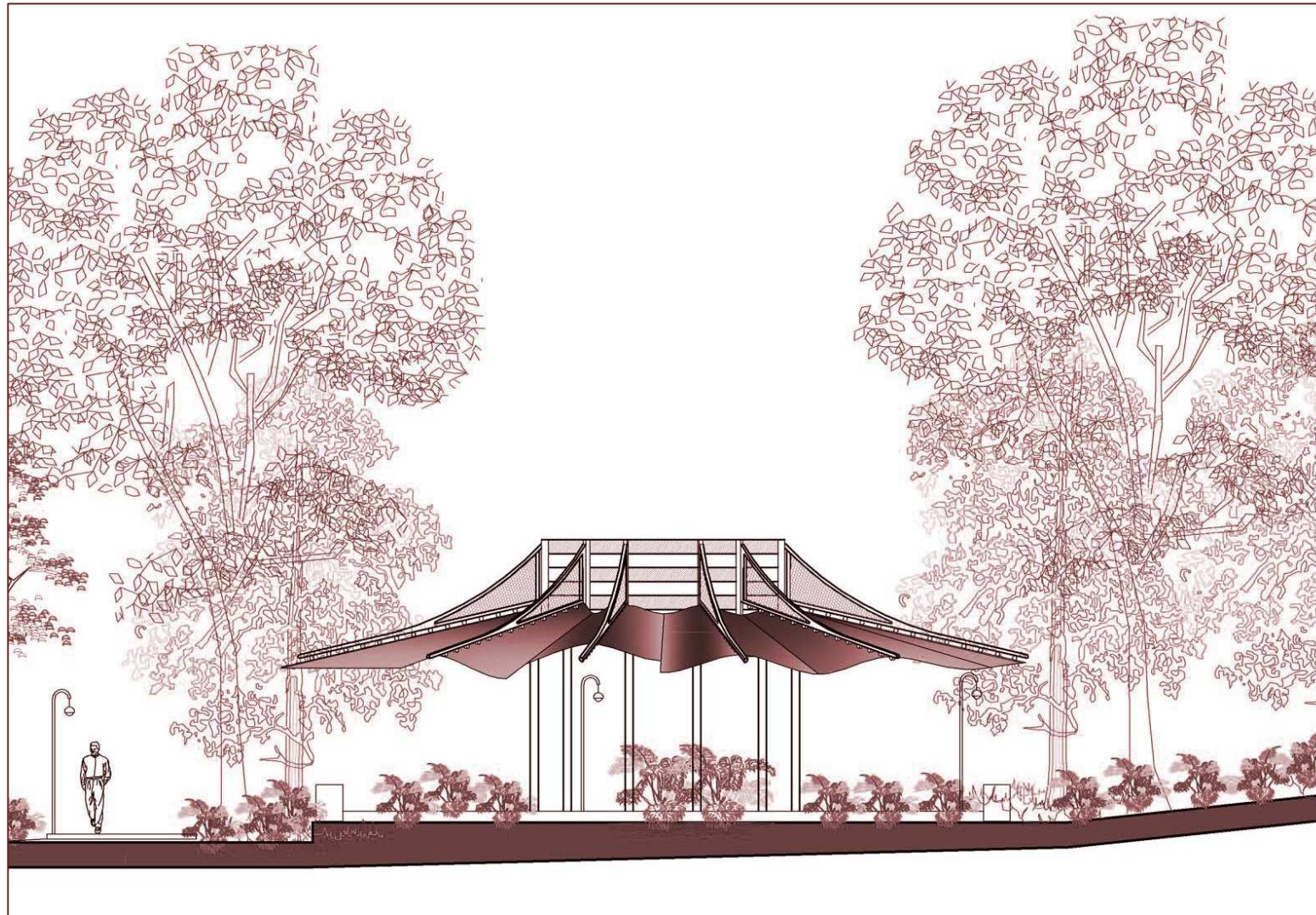


Imagen 3.36: Módulo 2.Elevación. Servicios sanitarios públicos.esc 1 :200
Fuente: Elaboración propia.

Módulo 3 (M-3) CAJEROS-FLORISTERÍA-TIENDA REGALOS

Se plantea un área de 120 metros cuadrados con servicios útiles en una zona de transición como lo es el espacio central formado por los flujos de personas trabajados en la propuesta. (ver tabla 3, imagen 3.38-3.40)

Los servicios son los siguientes:

Cajeros electrónicos:

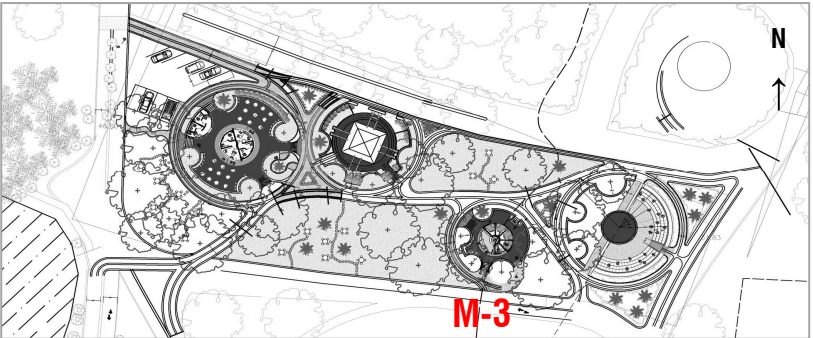
Espacio destinado a dispensar dinero en efectivo y pagar servicios. Cuenta con cuatro cubículos para la ubicación de diferentes entidades financieras estatales o privadas que presten el servicio.

El área propuesta a este servicio es de 58 metros cuadrados, contempla cubículos y zona de espera.

Floristería:

Área destinada al comercio de arreglos y flores individuales, cuenta con 22 metros cuadrados donde contempla área de exhibición y espera.

Este es un servicio que acopla muy bien con el entorno natural donde está inmersa la zona, además de dar belleza y colorido al espacio la flores es un detalle se utiliza en variadas ocasiones en nuestro país para agasajar a nuestros seres queridos.



Mapa de ubicación: Ubicación de módulos. Módulo 3. CAJEROS-FLORISTERÍA-TIENDA REGALOS
Fuente: Elaboración propia.

Tienda de regalos:

Área destinada al comercio de pequeños objetos que son utilizados como presentes, cuenta con 26 metros cuadrados destinados a área de espera, de ventas, área de trabajo y almacenamiento.

Por medio de estos servicios se pretender dar comodidad al usuario y hacer del parque metropolitano La Sabana “Padre Chapuí” un lugar de encuentro donde las personas se puedan reunir después de la jornada laboral o en las horas libres. Además de poder realizar en la zona transacciones bancarias y compras de pequeños objetos sin entrar a la conglomeración de la trama urbana.

TABLA 3
Programa de espacios, áreas y requerimiento para M3

UNIDAD	ESPACIOS	AREA (m2)	TIPO DE USUARIO	EQUIPO Y REQUERIMIENTO TECNICO	SERVICIOS	PERSONAL	Nº DE USUARIO
ÁREA DE SERVICIOS							
Cajeros automáticos 58 m2	a.1 área de cajeros automáticos	22	Público general	Cajeros automáticos, cámaras de seguridad, basureros	Dispensador de efectivo		
	a.2 área de espera	36		Bancas			
Tienda de regalos 26 m2	b.1 mostrador / área de ventas	10.50	Público general	Mesa, urnas	Venta , envoltura de regalos	2 personas	
	b.4 área de espera	11		Bancas			
	b.2 área de trabajo	3.40	Empleados	Mesas, estantes			
	b.3 área de almacenamiento	1.10		Casilleros			
Floristería 22 m2	c.1 área de exhibición	12	Público general	Macetas, recipientes de abono y agua para flores	Venta, preparación de arreglos florales	1 persona	
	c.2 área de espera	11		Bancas			
Servicio sanitario 4 m2	d.1 servicio sanitario	4	Empleados	Inodoro, lavamanos, barras para discapacitados, papelería, secador, grifería.	Aseo personal		
UNIDAD:	ÁREA DE SERVICIOS	110					
CIRCULACIÓN:	15%	10	Público general	Barras para discapacitados, señalización, iluminación	Circulación		
TOTAL:	MODULO 3	120	CAJEROS AUTOMÁTICOS / TIENDA DE REGALOS / FLORISTERÍA				

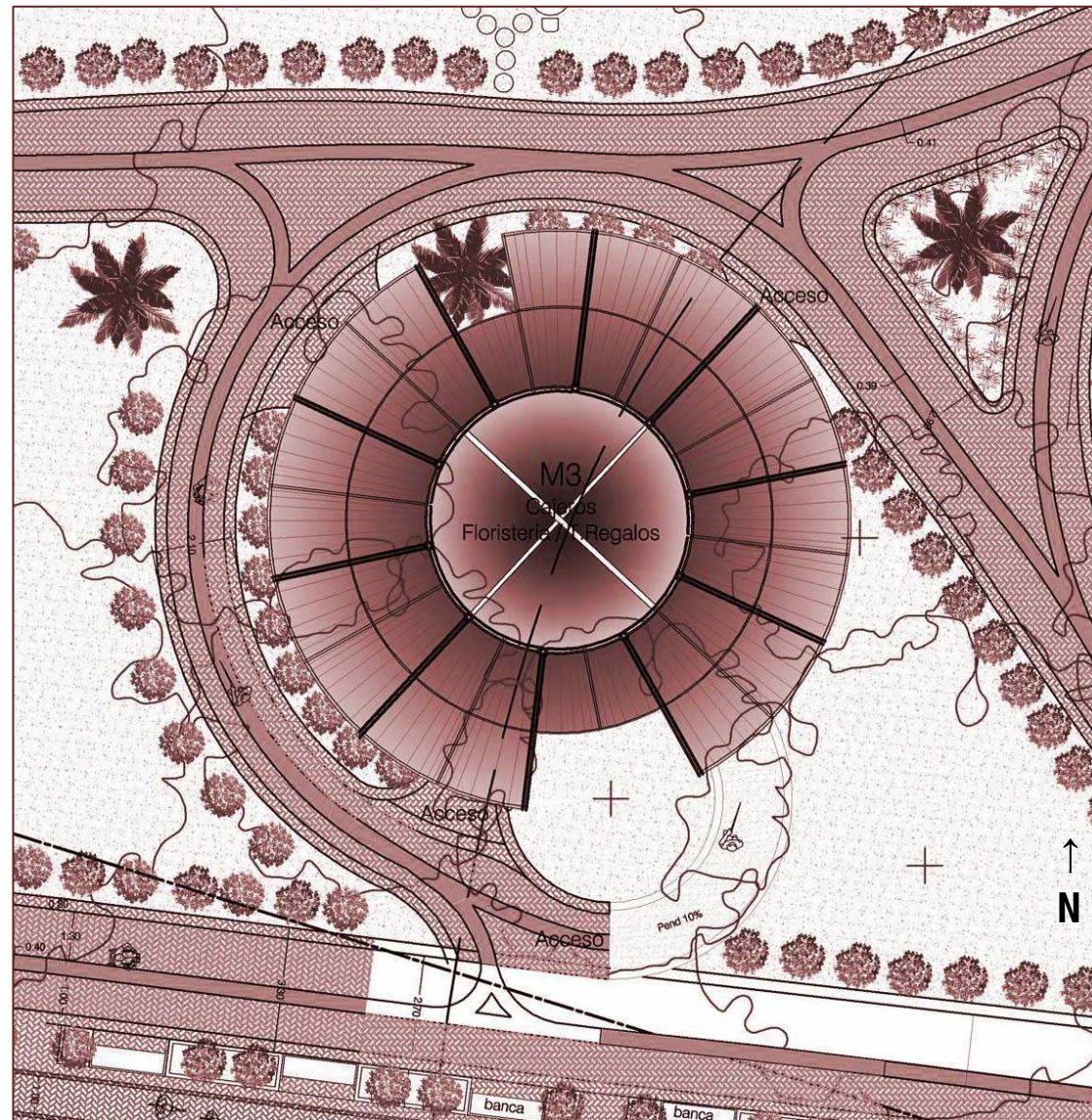


Imagen 3.37: Módulo 3. Planta de techos.
Cajeros automáticos. Floristería-Tienda de regalos. esc 1 :200
Fuente: Elaboración propia.

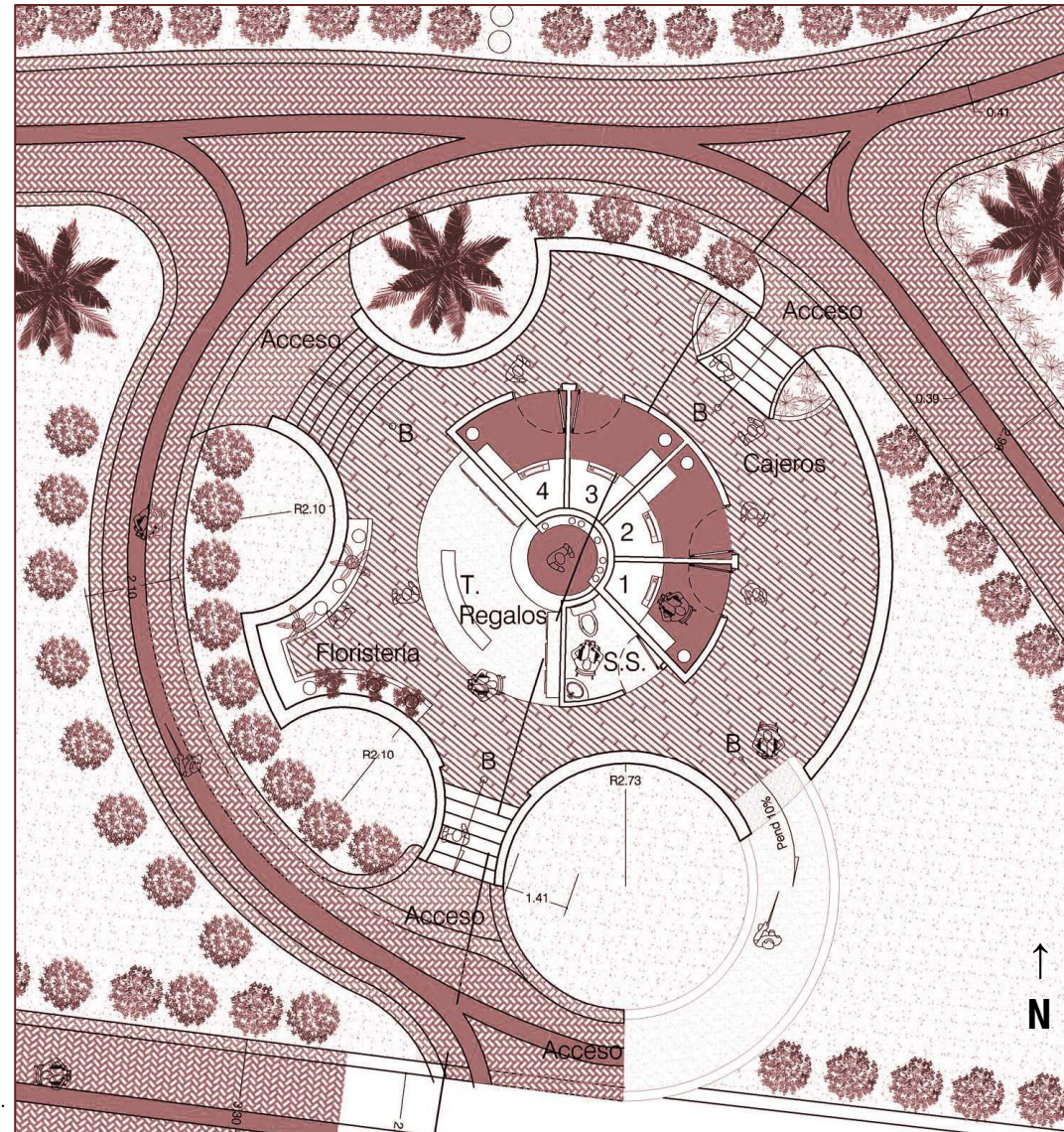


Imagen 3.38: Módulo 3.Elevación.Cajeros automáticos-Floristería-Tienda de regalos.
Fuente: Elaboración propia.Esc 1 :200

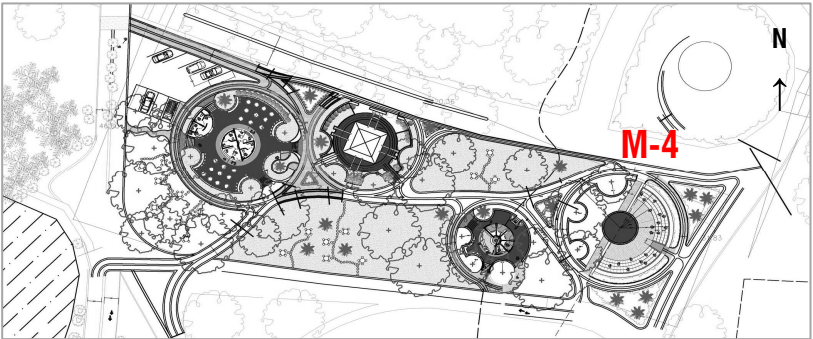
Imagen 3.39: Módulo 3.Elevación.
Cajeros automáticos-Floristería-Tienda de
regalos.Esc 1:200
Fuente: Elaboración propia.



Módulo 4 (M-4) ANFITEATRO

Espacio destinado al la realización de actividades al aire libre, cuenta con 120 metros cuadrados que contempla plataforma de evento y gradería.

Se plantea como un espacio multiuso donde se pueden realizar talleres, charlas, exposiciones así como la presentación de obras infantiles y para el público en general. El anfiteatro posee una capacidad para 180 personas en las graderías debidamente sentados, además de tener espacio para las personas discapacitadas. (ver tabla 4, imagen 3.41-3.42)



Mapa de ubicación: Ubicación de módulos. Módulo 4. ANFITEATRO.
Fuente: Elaboración propia.

TABLA 4
Programa de espacios, áreas y requerimiento para M4

MÓDULO 4	UNIDAD	ESPACIOS	AREA (m2)	TIPO DE USUARIO	EQUIPO Y REQUERIMIENTO TECNICO	SERVICIOS	PERSONAL	Nº DE USUARIO
	ÁREA DE SERVICIOS							
	Anfiteatro 120 m2	a.1 gradería	80	Público general	Bancas, barras para discapacitados	Presentación de espectáculos al aire libre		180 personas
		a.2 plataforma de eventos	40	Empleados	Plataforma, torre de iluminación, centro de carga			
	UNIDAD:	ÁREA DE SERVICIOS	120					
	CIRCULACIÓN:	15% de circulación	80	Público general	Barras para discapacitados, señalización, iluminación	Circulación		-
	ACCESOS:		24		Barras para discapacitados. Señalización, iluminación	Acceso a espacios		-
	TOTAL:	MODULO 4	224	ANFITEATRO				

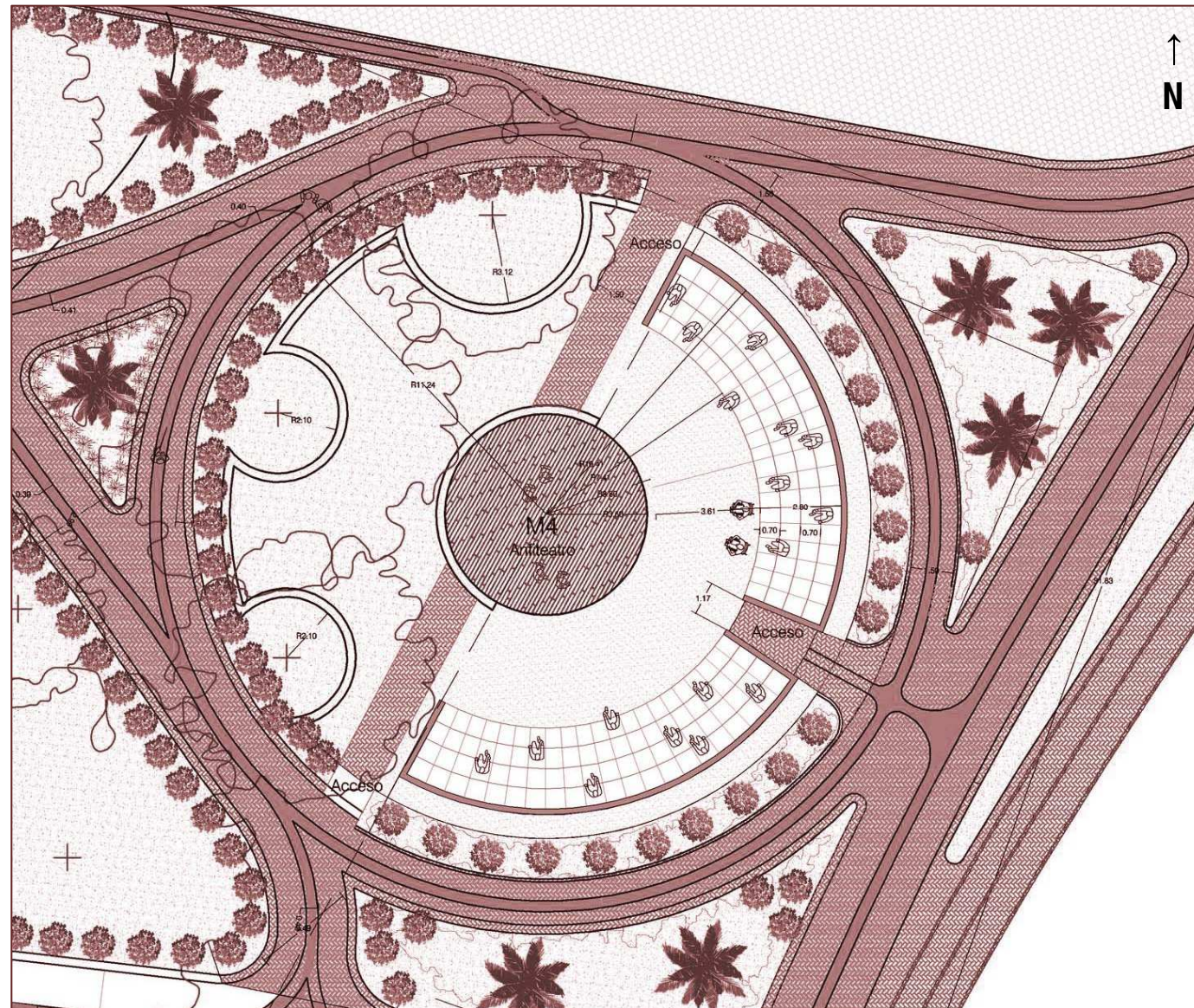


Imagen 3.40: Módulo 4.Planta de distribución arquitectónica. Anfiteatro.
Fuente: Elaboración propia.esc 1 .200

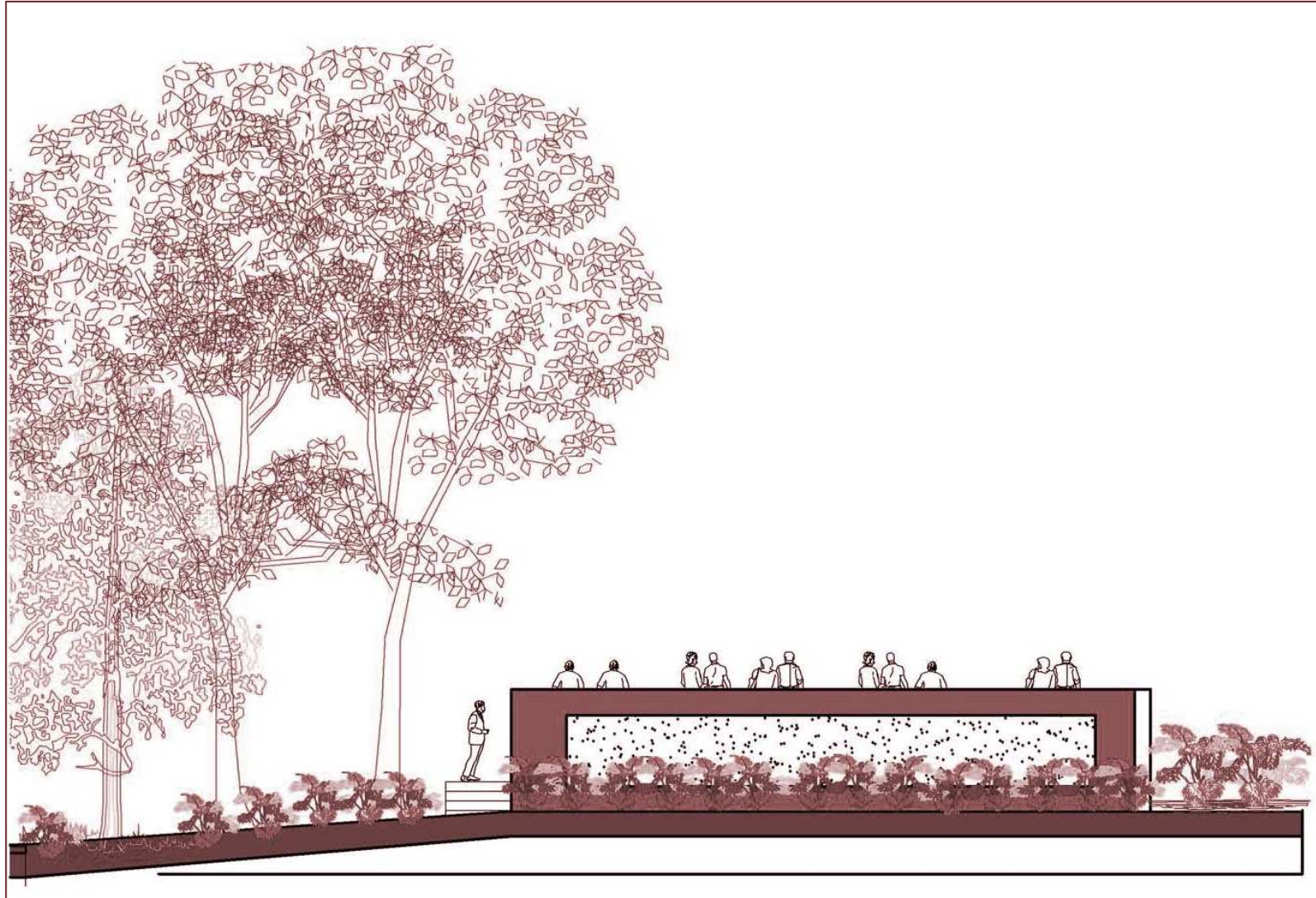
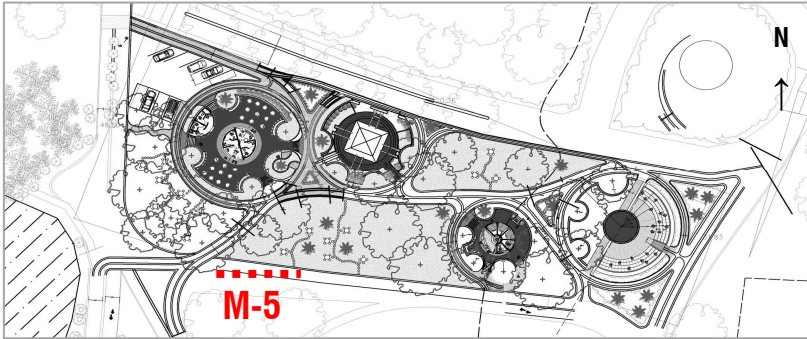


Imagen 3.41: Módulo 4.Elevación. Anfiteatro.esc 1 .200
Fuente: Elaboración propia.

Módulo 5 (M-5) PARQUEO BICICLETAS



Mapa de ubicación: Ubicación de módulos. Módulo 5. PARQUEO BICICLETAS
Fuente: Elaboración propia.

Área Destinada al parqueo de las bicicletas de los usuarios, donde se prevé la colocación de 150 bicicletas.

El diseño está compuesto por dos elementos verticales, uno donde se apoya la llanta delantera para evitar el rodamiento de la misma y la otra de mayor altura que permite tanto el soporte de la bicicleta como poder asegurarla a la estructura para evitar que sea sustraída. (ver imagen 3.43)

Además la estructura cuenta con separadores horizontales en forma de arco dando rigidez a los soportes verticales. Se continúa el lenguaje utilizado en los módulos anteriores donde se usa la curva en las cubiertas por medio de estos elementos.

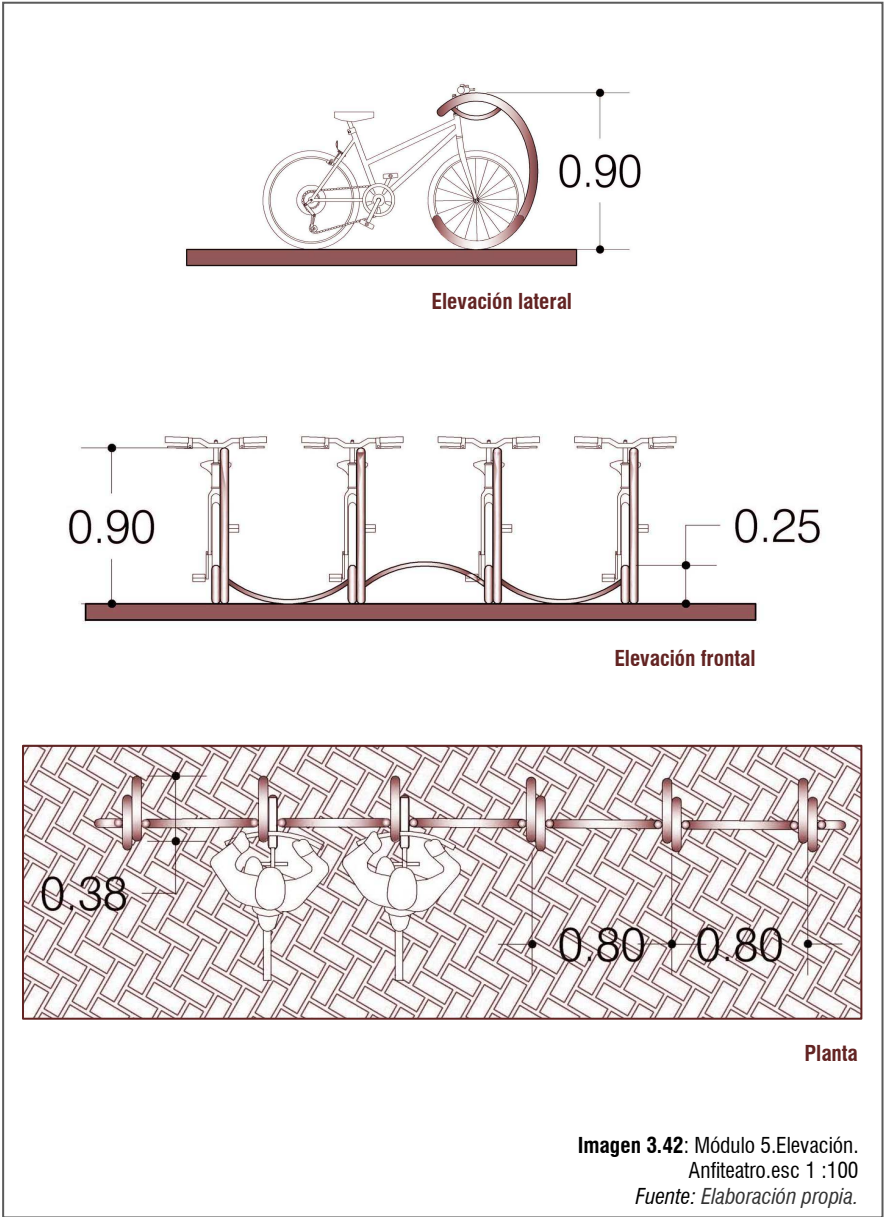
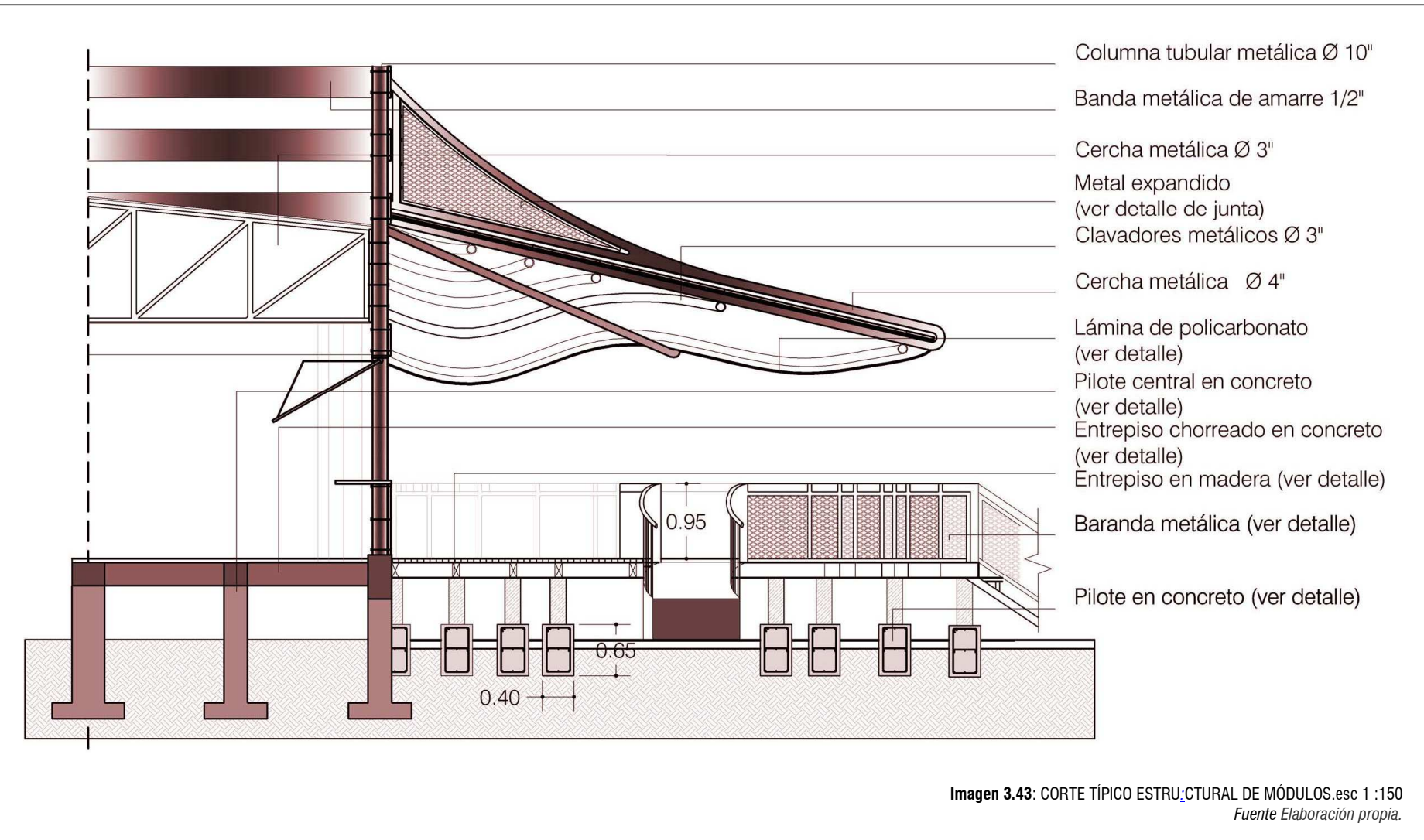


Imagen 3.42: Módulo 5.Elevación.
Anfiteatro.esc 1 :100
Fuente: Elaboración propia.

3.4. Tipologías estructurales



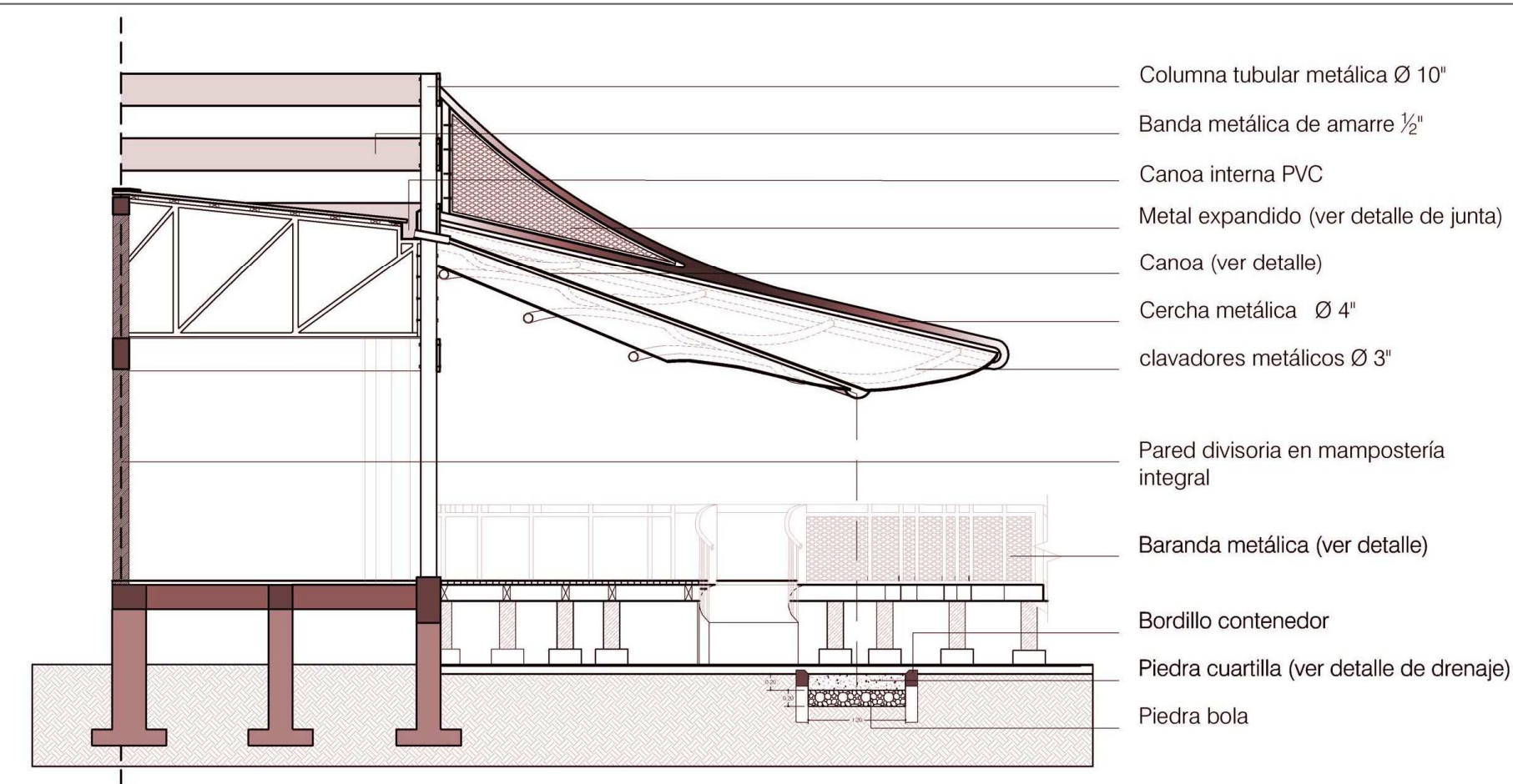


Imagen 3.44: CORTE TÍPICO SISTEMA EVACUACIÓN PLUVIAL- MÓDULOS.esc 1 .150
Fuente: Elaboración propia.

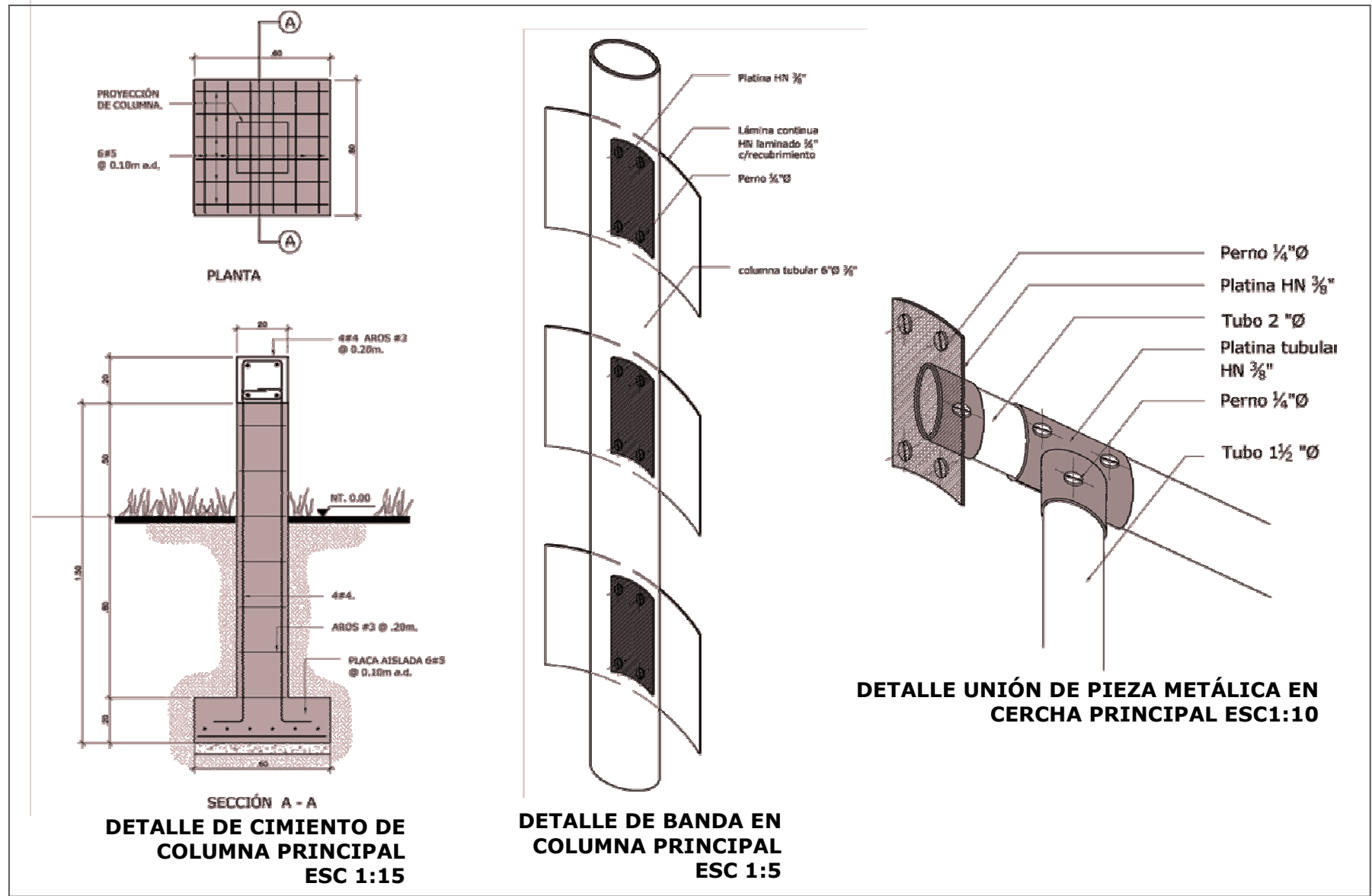
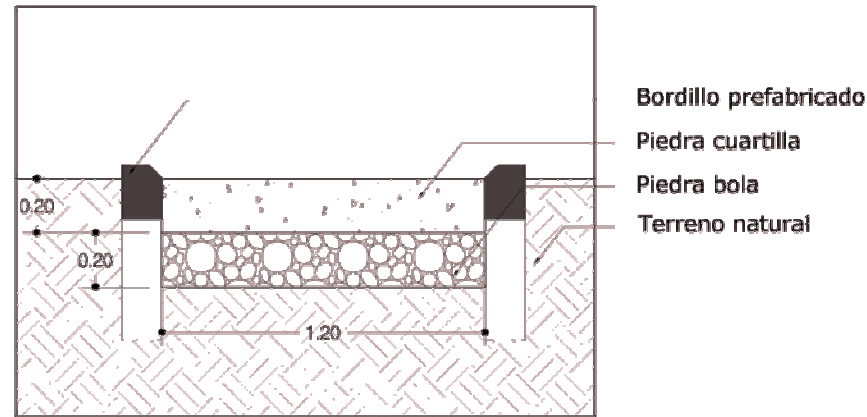
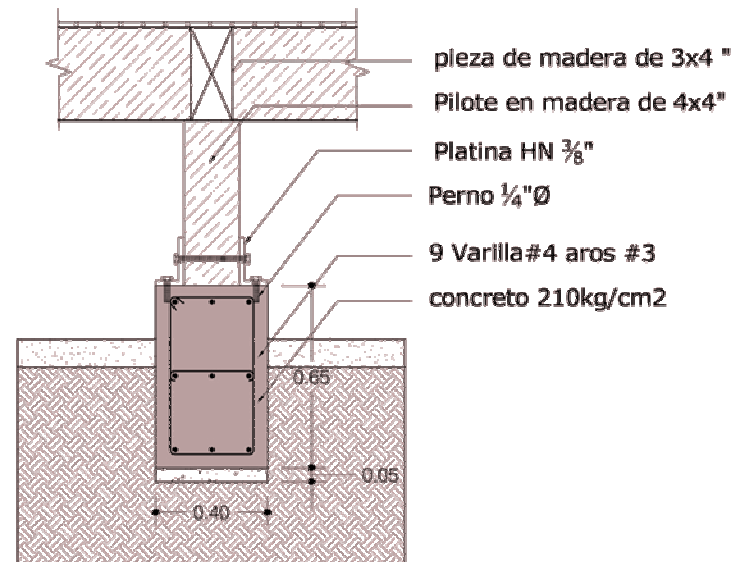


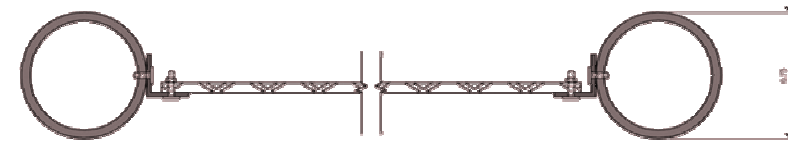
Imagen 3.45: DETALLES CONSTRUCTIVOS. Fuente: Elaboración propia.



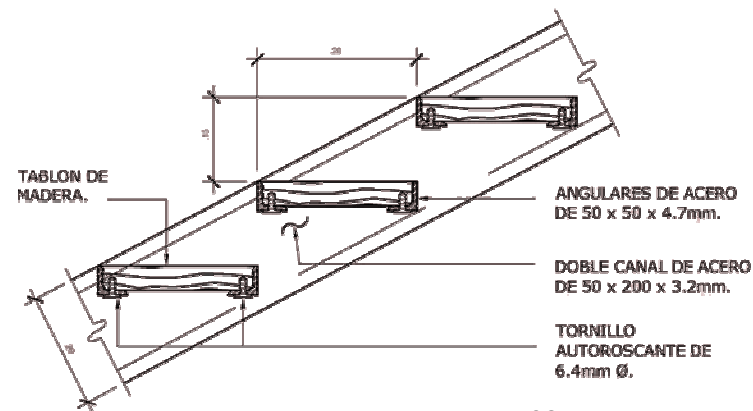
**DETALLE DRENAJE ALREDEDOR DE
TODOS LOS MÓDULOS Y KIOSCOS.**
ESC 1:5



DETALLE DE PILOTE
ESC 1:5



**DETALLE DE INTERFASE DE POSTE DE BARANDA
CONMETAL EXPANDIDO**
ESC 1:5



DETALLE ESCALERA
ESC 1:5

Imagen 3.46: DETALLES CONSTRUCTIVOS
Fuente: Elaboración propia.

3.5. TIPOLOGÍAS DE PAVIMENTOS

En el diseño se utilizan las siguientes pavimentos: concreto lavado, adoquín en tonos beige y terracotas, losetas especiales, entre otros.

Los adoquines son utilizados en todos los pavimentos peatonales y de ciclovías, estos además ser estéticamente agradables y ser fabricados en el país en diferentes tonos, tienen la característica de ser adaptables al terreno, y permiten la permeabilidad del agua con el mismo. Igualmente tienen un bajo costo de mantenimiento y fácil reparación o reposición de piezas.

En la rampa donde se utilizan el concreto lavado o rugoso para dar la textura antideslizante necesaria en estos casos. Se eligen estos materiales con el fin de dar una mayor calidez al espacio y a la vez cumplir con la norma 7600 de acceso universal.

3.5.1. Aceras y ciclovías.

La acera es el área de circulación peatonal, destinada a la libre movilización de los ciudadanos. Así como el espacio destinado al tránsito de las bicicletas es llamado ciclovía. Estos espacio sirve para que transite la población, se organice la ciudad y se comuniquen las diferentes áreas dentro del parque. A continuación se presenta la tipología utilizada en el conector peatonal. (ver imagen 3.48-3.55)

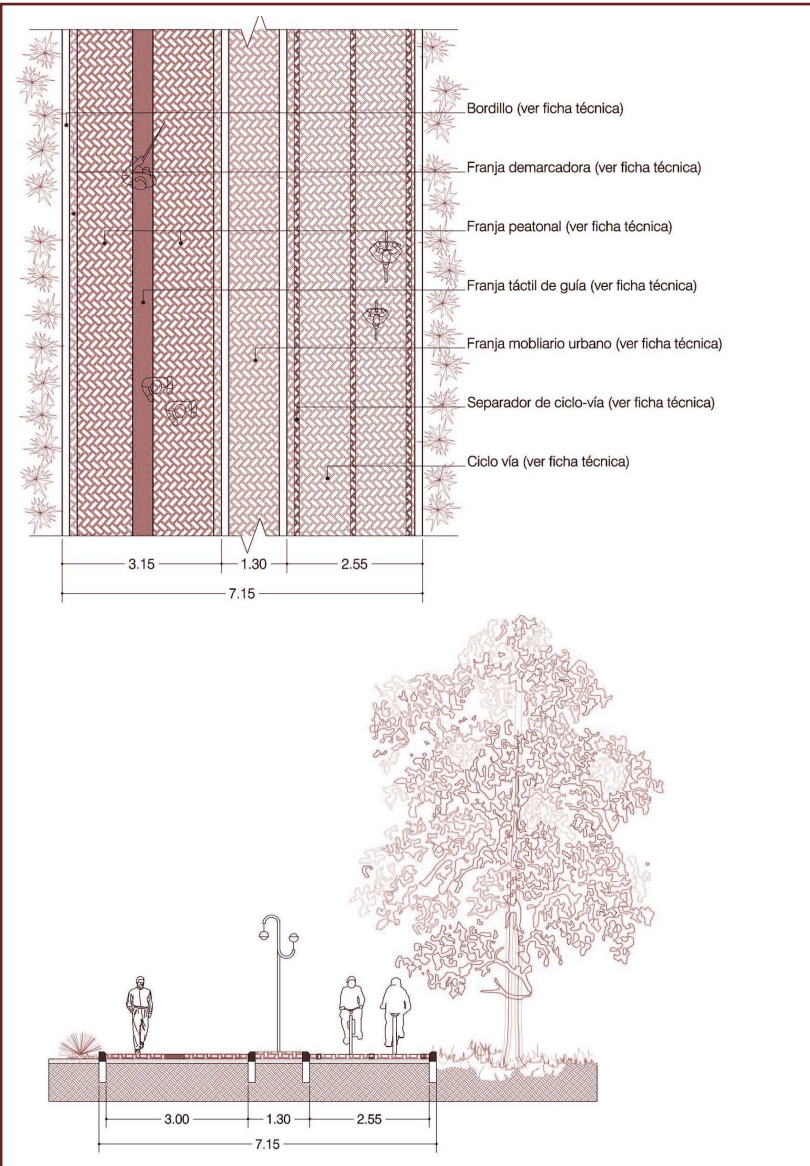


Imagen 3.47: Acera tipo A-a. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

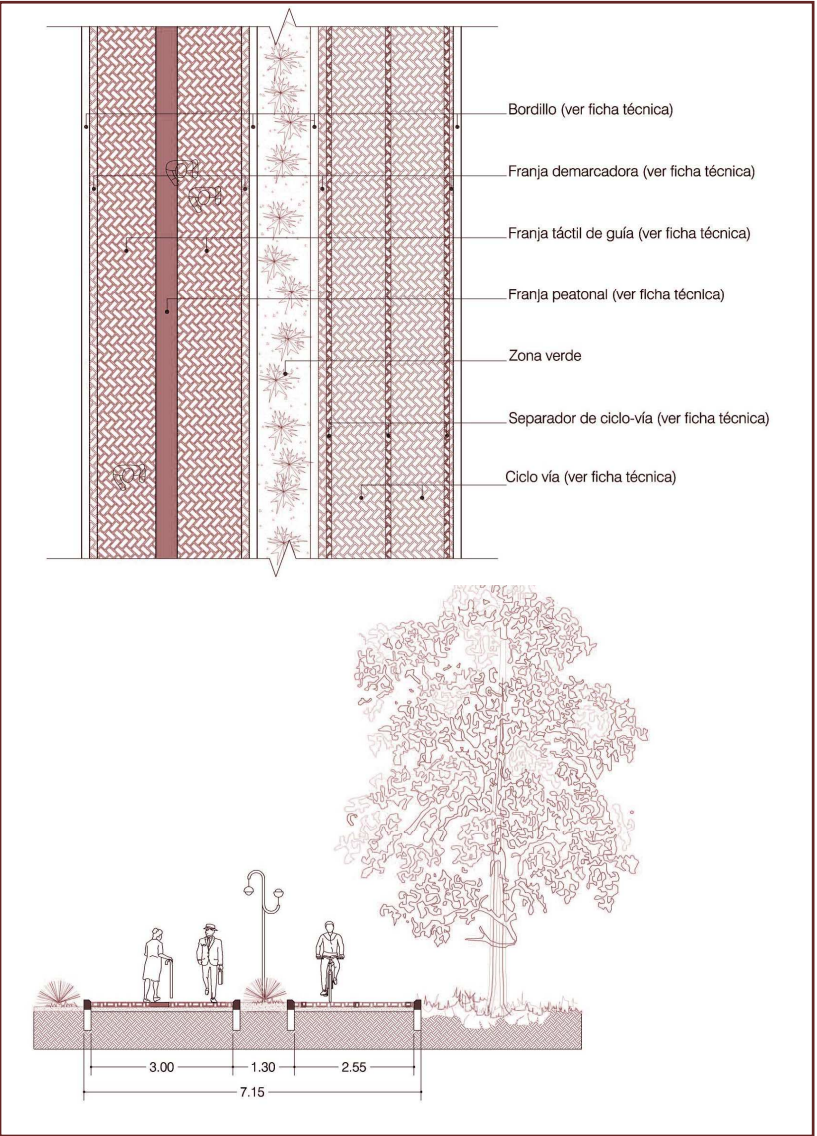


Imagen 3.48: Acera tipo A-b. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

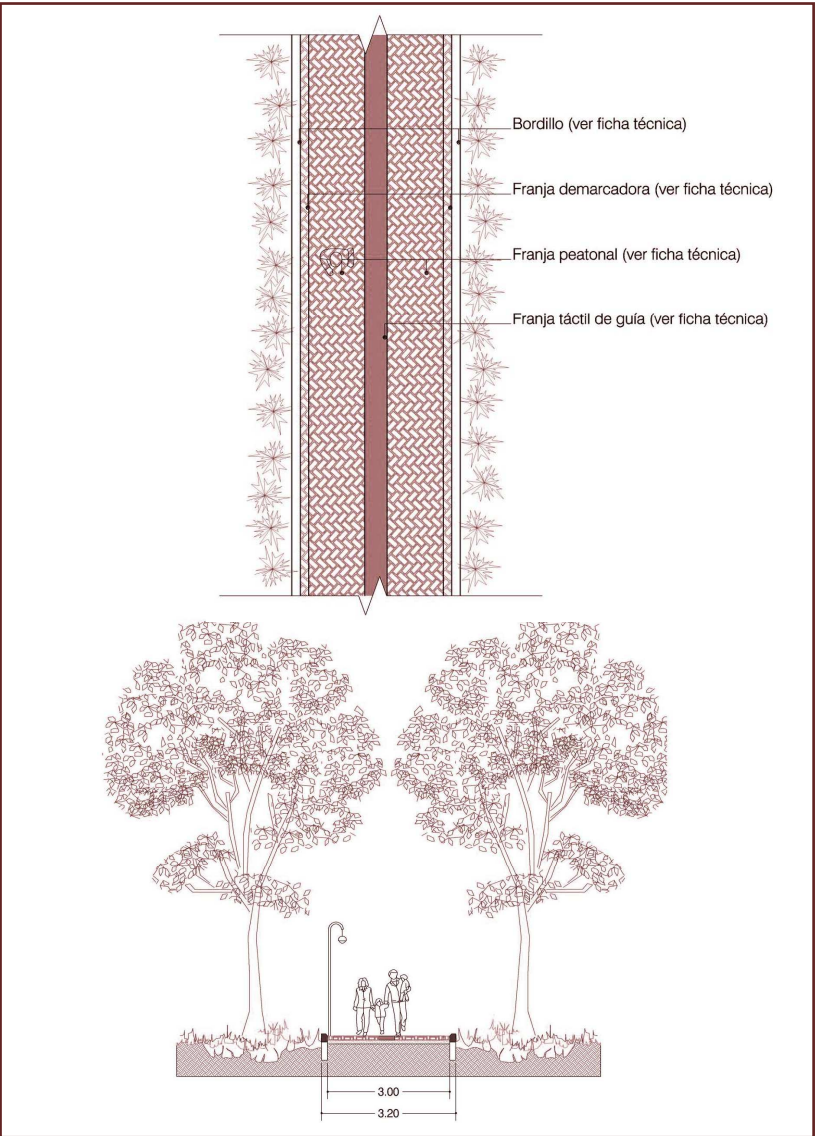


Imagen 3.49: Acera tipo A-c. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

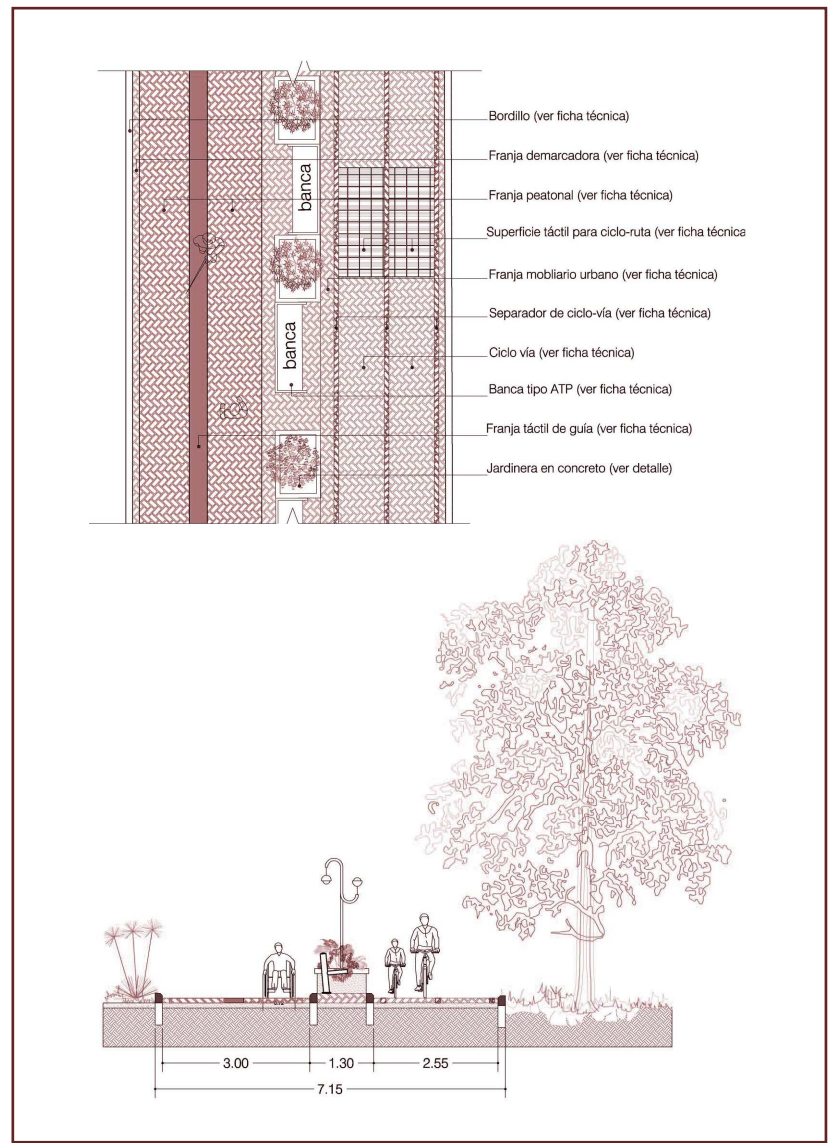


Imagen 3.50: Acera tipo A-d.sin escala.
Fuente: *Elaboración propia.*

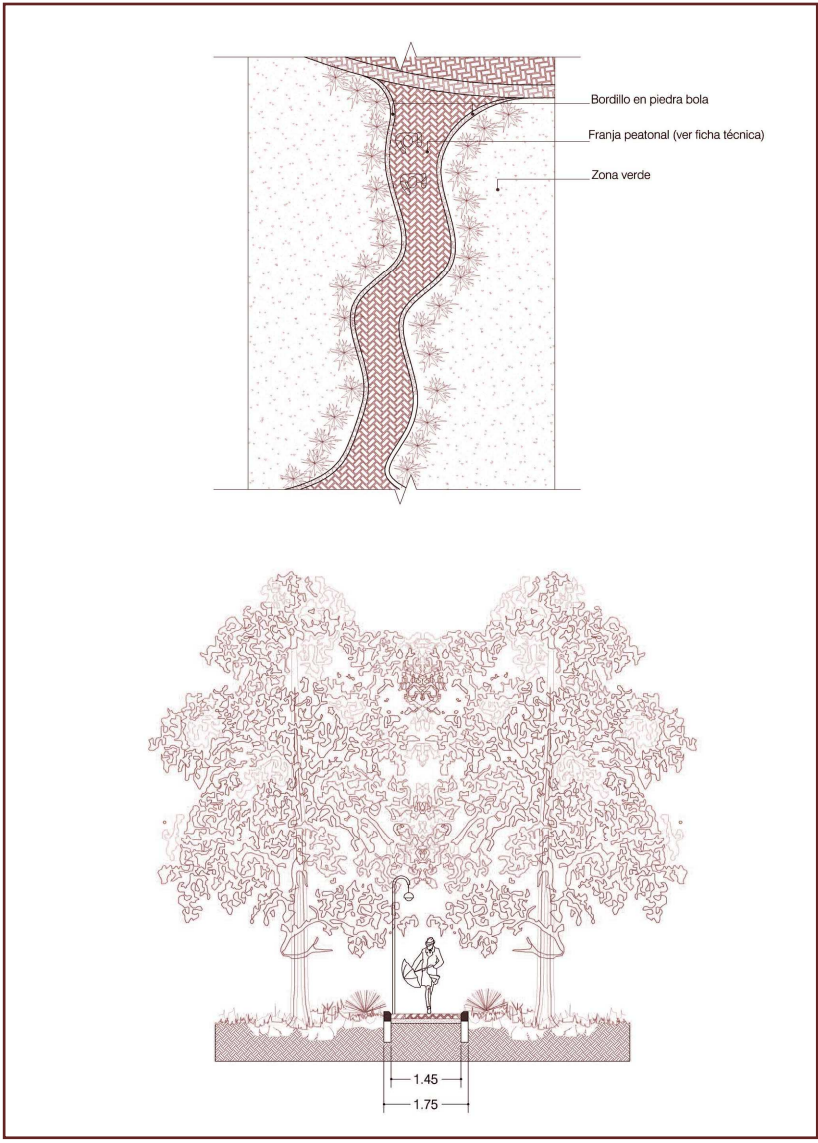


Imagen 3.51: Acera tipo A-e.sin escala.
Fuente: *Elaboración propia.*

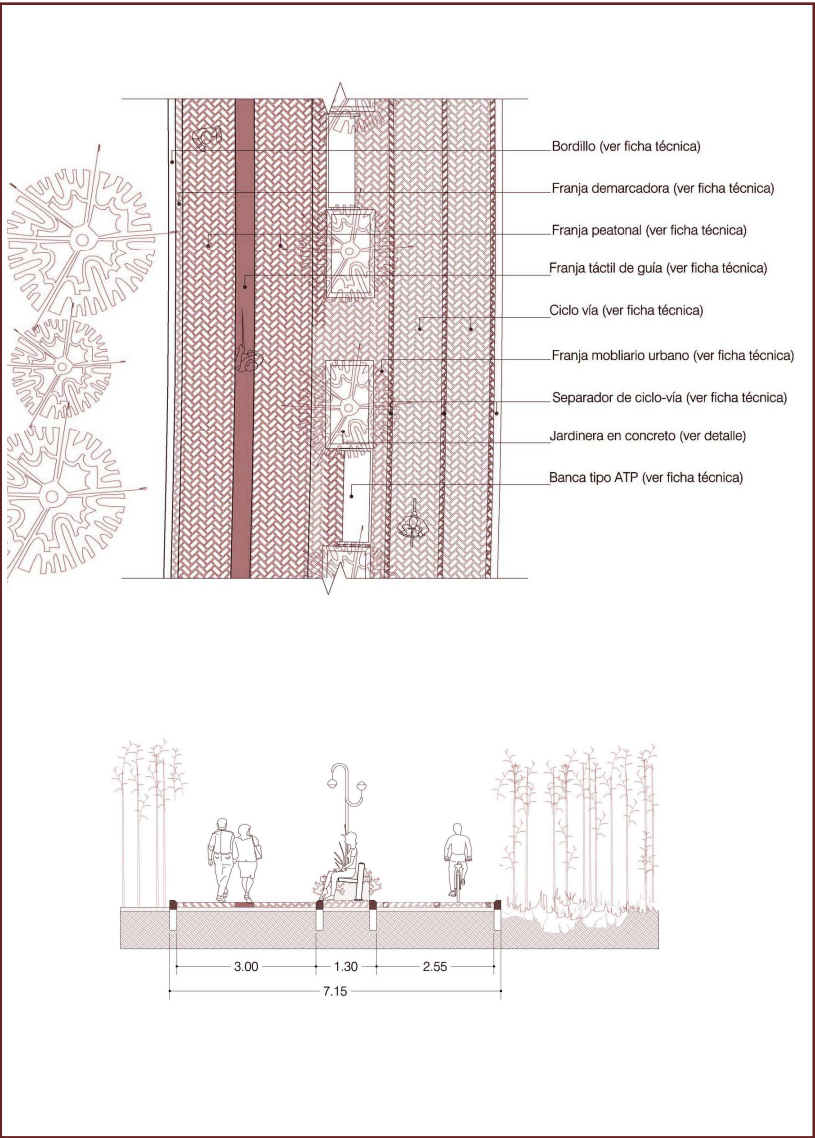


Imagen 3.52: Acera tipo A-f. Sin escala
Fuente: Elaboración propia.

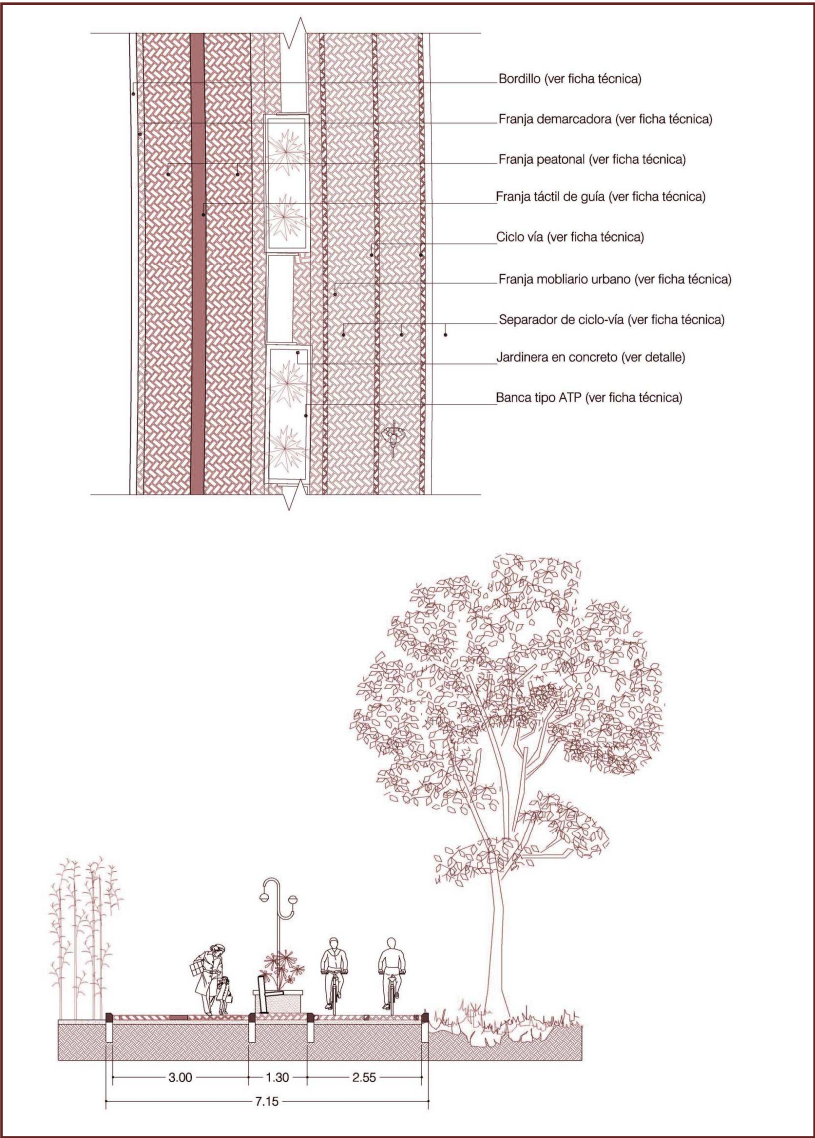


Imagen 3.53: Acera tipo A-g. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

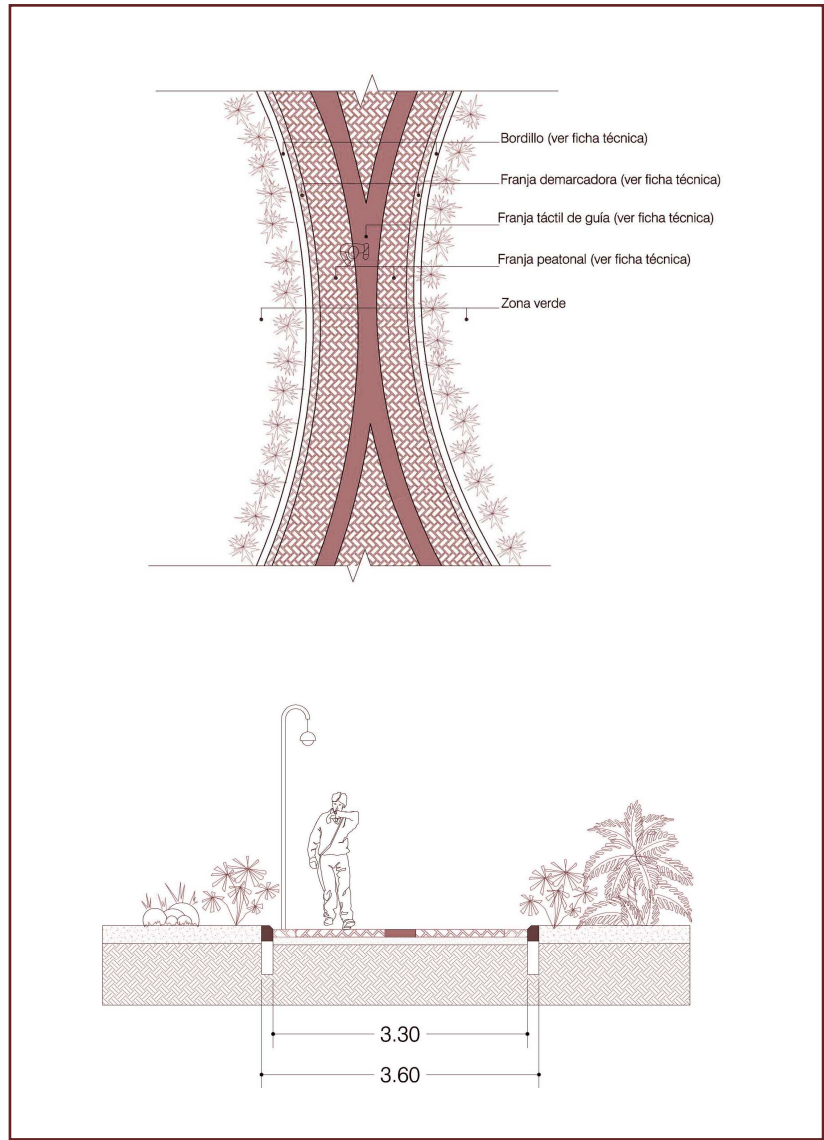


Imagen 3.54: Acera tipo A-h. Sin escalera.
Fuente: *Elaboración propia.*

Las aceras están compuestas básicamente por cuatro franjas:

Franja de circulación: espacio destinado a la circulación peatonal y de personas con discapacidad.

Franja táctil: espacio destinado a la colocación de elementos táctiles como guía y prevención para personas con discapacidad.

Franja de amoblamiento urbano: espacio en el cual se localiza la vegetación y el mobiliario urbano.

Franja para ciclo ruta: espacio destinado a la circulación de bicicletas.

Franja demarcadora: toda acera puede tener una franja continua de color contrastante de 5 cm de ancho en el borde longitudinal, antes del cordón, como un aviso de prevención. Es recomendable usar el color amarillo, de acuerdo con la norma INTE 31-07-01-00.10.7 vigente en el país de acuerdo a la guía de manejo del espacio público desarrollada por Colegio federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica.

Esta franja también puede colocarse antes y después de cualquier escalera y debe ser paralela al borde de inicio y de llegada, a una distancia igual a una huella de escalera. (ver imagen 3.56-3.57)

A continuación se detalla por medio de una sección típica de las aceras:

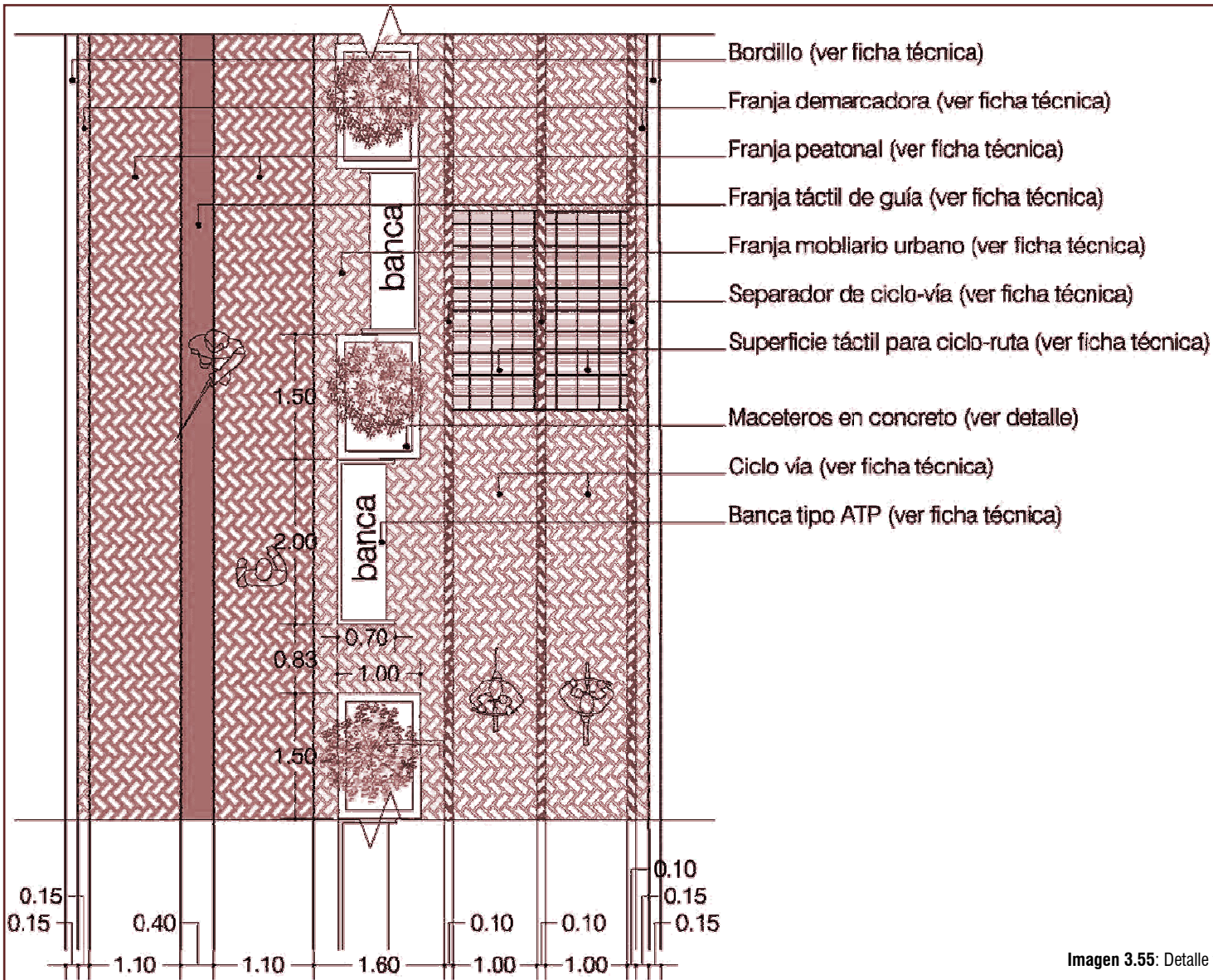


Imagen 3.55: Detalle típico de acera. PLANTA.. esca la 1:75
Fuente: Elaboración propia.

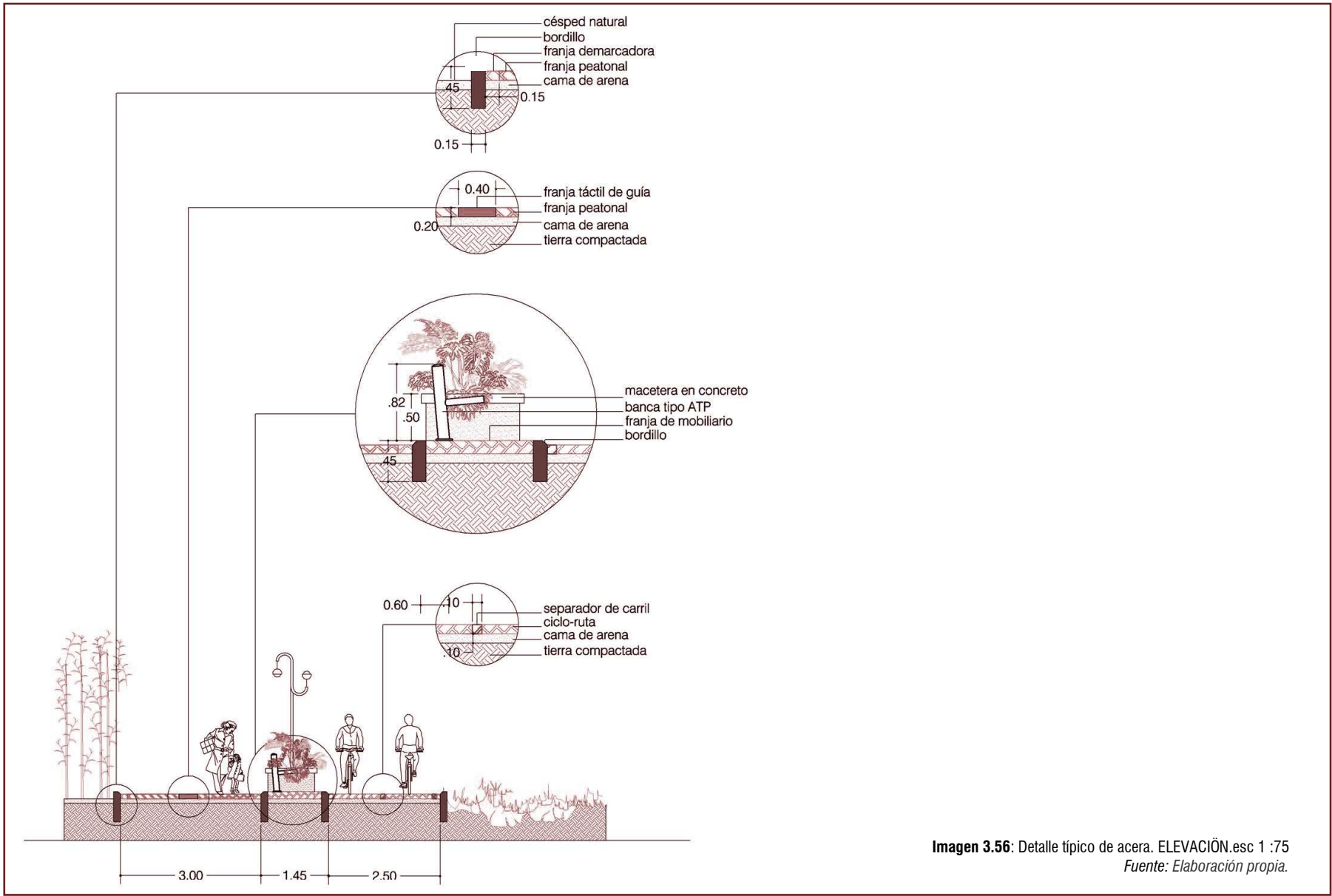


Imagen 3.56: Detalle típico de acera. ELEVACIÓN.esc 1 :75
Fuente: Elaboración propia.

3.5.2. Calles

Las calles son el área destinada para uso vehicular, en este caso se plantea pavimento adoquinado, ya que permite permeabilidad al terreno y un fácil mantenimiento a través del tiempo. Se propone la utilización en la calles del adoquín llamado localmente “Santa Cruz”.

Así mismo las vías vehiculares poseen diferentes pavimentos que permiten el control de la velocidad de los automóviles a lo interno del parque dando prioridad al peatón sobre los automotores.

Se cuenta con adoquines y colchones reductores de velocidad en las zonas donde hay traslape de uso vehicular-peatonal, o vehicular-ciclista.

Estos mecanismos alertan al conductor de la presencia o eventual cruce de personas en vía. (ver imagen 3.58-3.62)

A continuación se presenta las diferentes tipologías utilizadas en el diseño de conector peatonal a nivel calles:

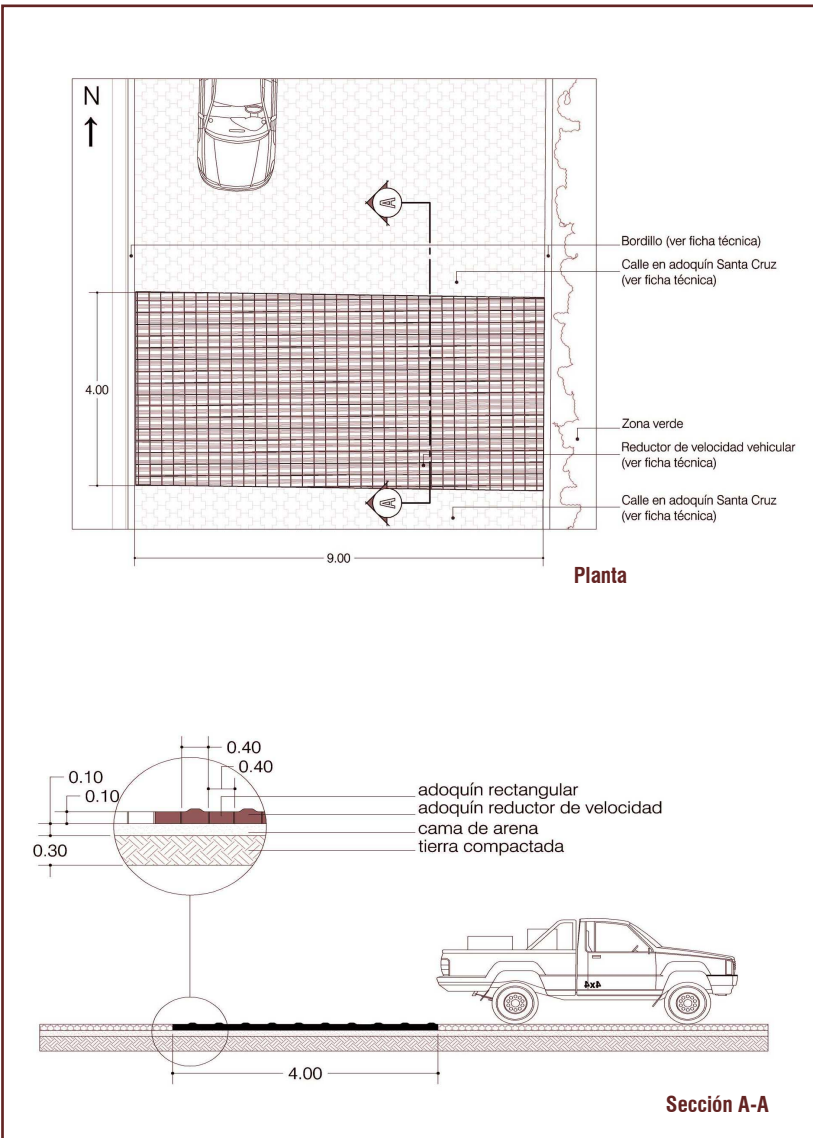


Imagen 3.57: Calle tipo C-a. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

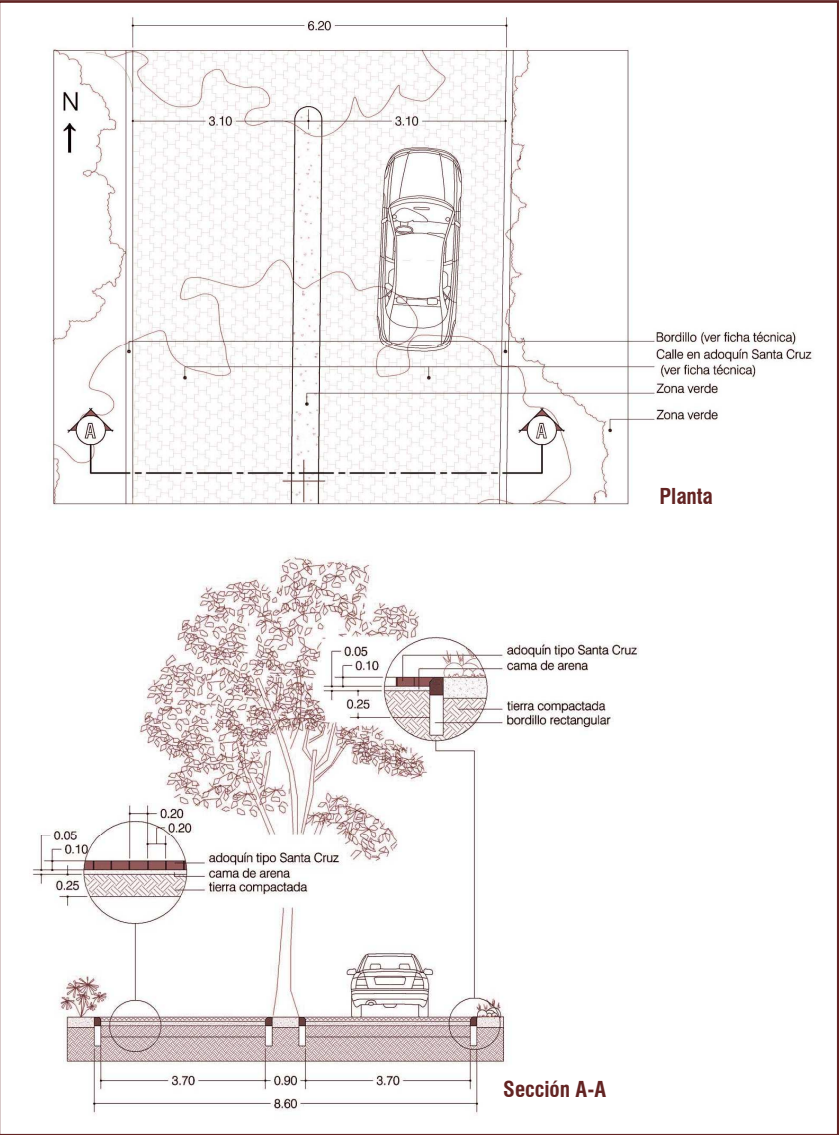


Imagen 3.58: Calle tipo C-b.. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

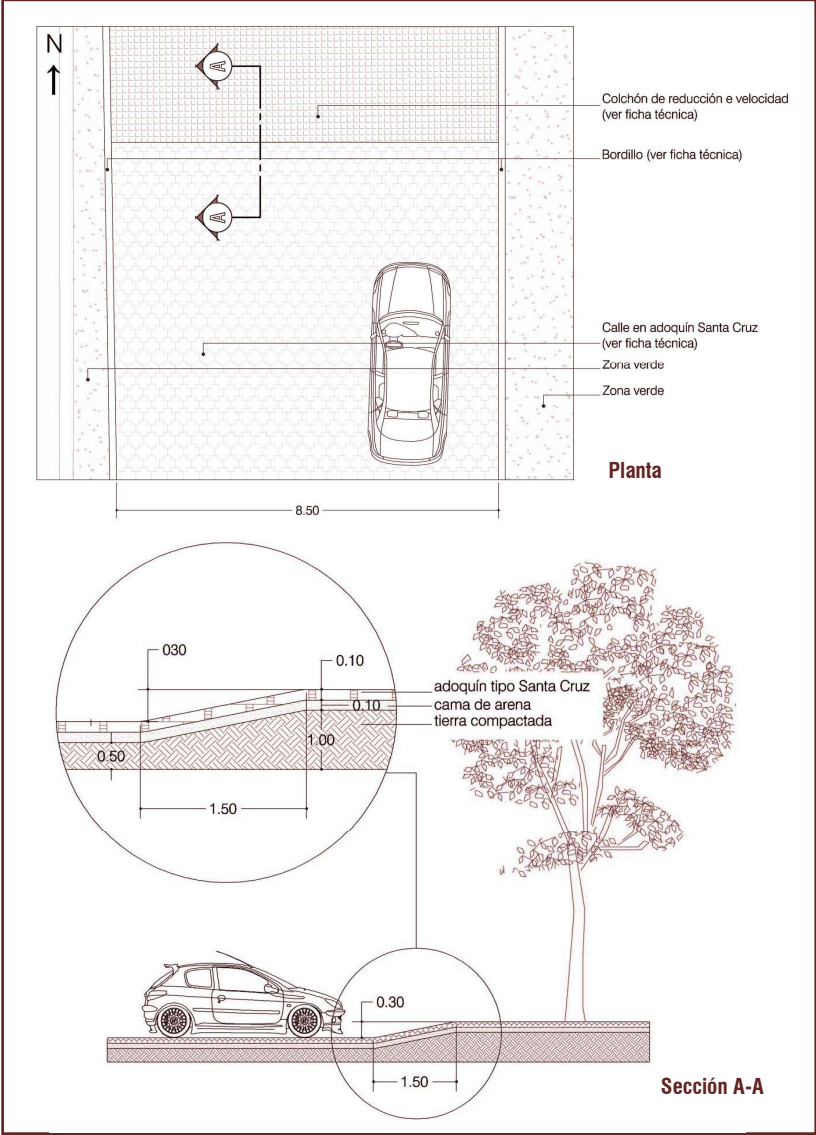


Imagen 3.59: Calle tipo C-c..Sin escala
Fuente: Elaboración propia.

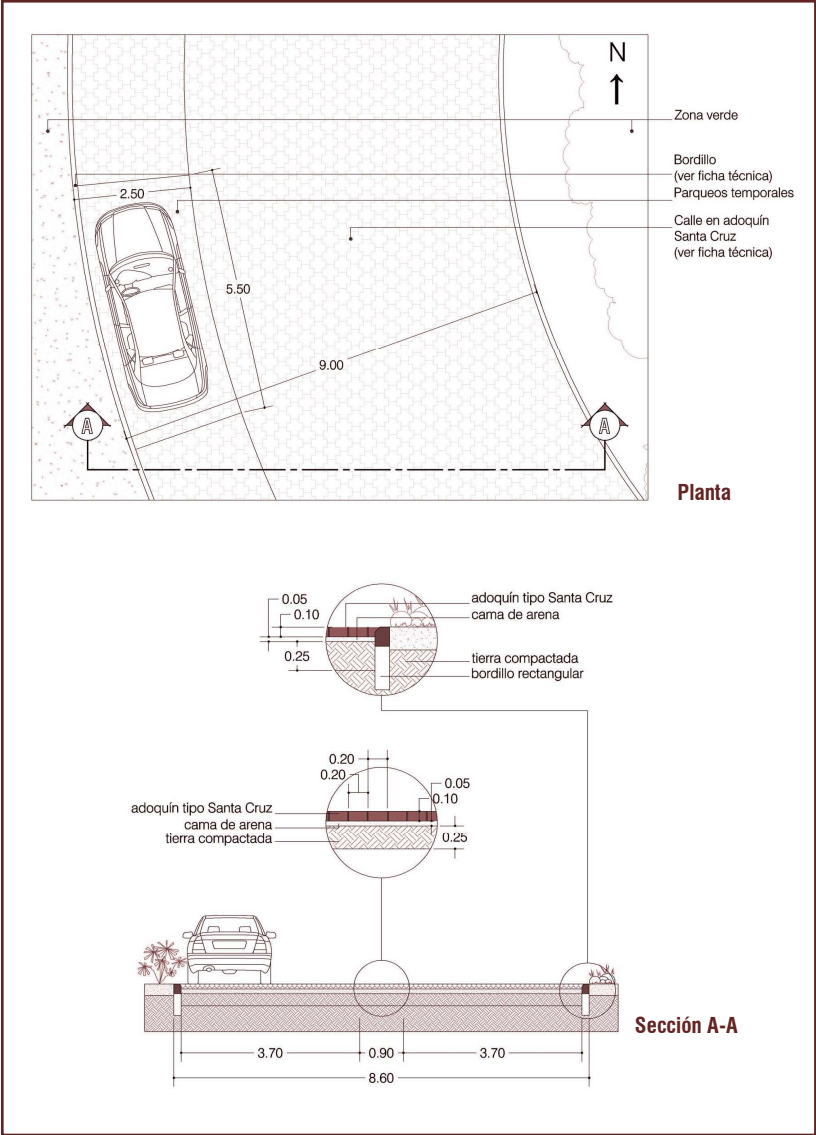


Imagen 3.60: Calle tipo C-d. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

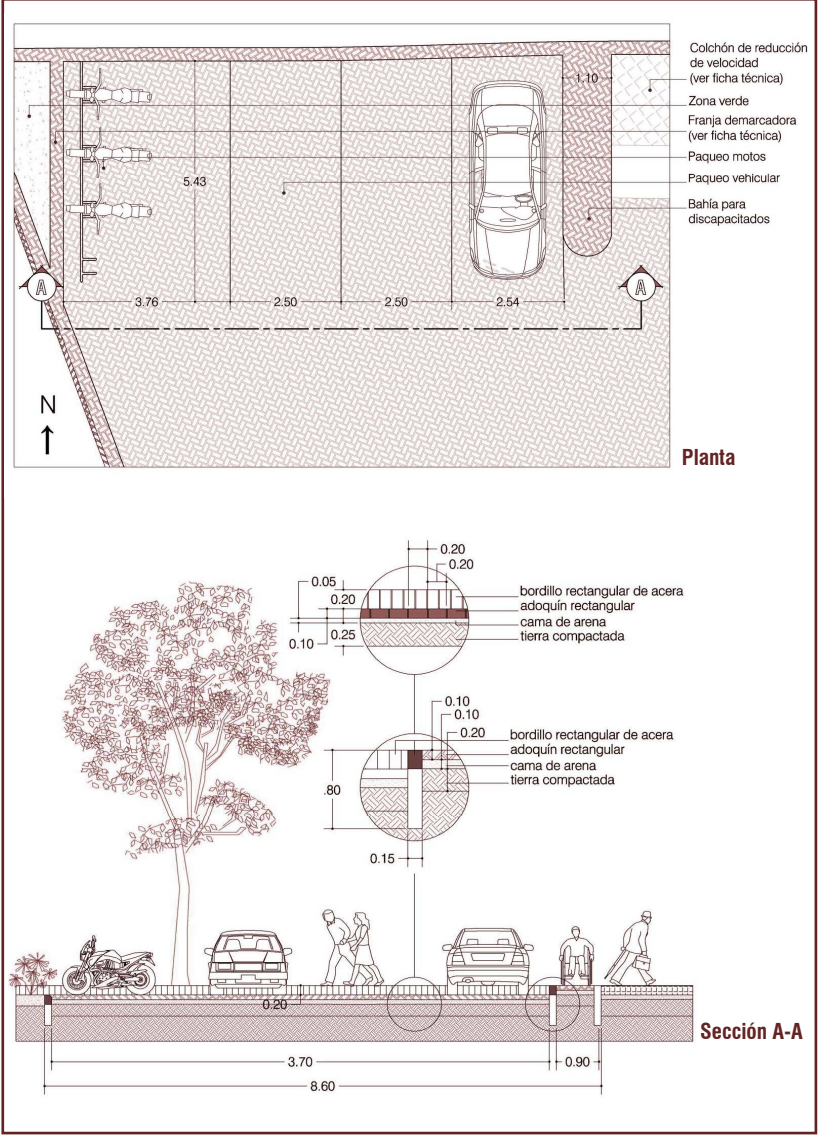


Imagen 3.61: Calle tipo C-e. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

3.5.3. Intersecciones

Las intersecciones son puntos donde confluyen dos o más flujos, para el caso del conector peatonal se trabajan con los siguientes:

- flujos vehiculares vrs flujos peatonales.
- flujo vehicular vrs flujo de ciclista.
- flujos de ciclista vrs flujo de personas.

En el manejo de los flujos de personas se le da prioridad al peatón sobre los ciclista y los automóviles; y por encima del peatón al discapacitado, ofreciendo la mayor independencia e información en el espacio público urbano acorde a sus capacidades.

Esto se logra por medio de un lenguaje táctil y colores contrastantes a nivel de piso, que proveen la guía necesaria para que el discapacitado se integre de manera activa a la sociedad, al deporte y al espacio público.

Retomando lo dicho anteriormente, se crea una ciudad más humana que privilegia al peatón sobre el vehículo, en un espacio público amable y de calidad. (MEP, 2003)

A continuación se presentan las intersecciones presentes en el proyecto: (ver imagen 3.63-3.70)

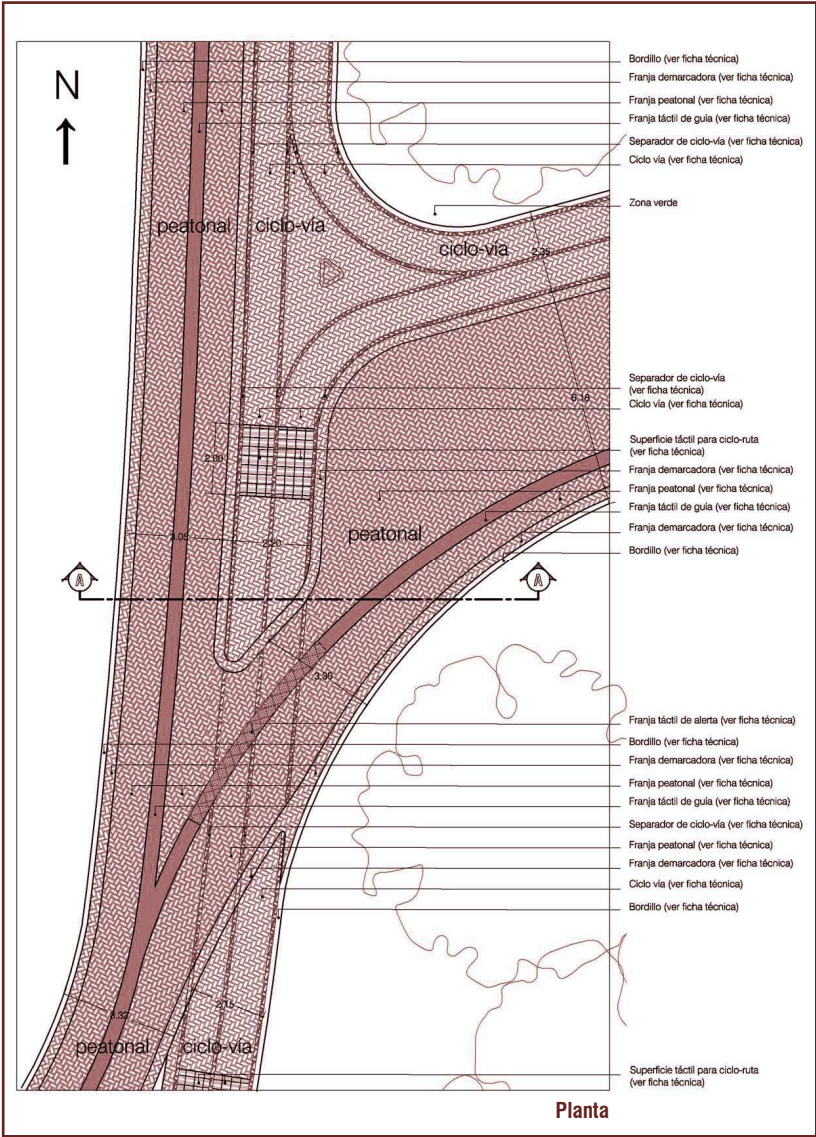
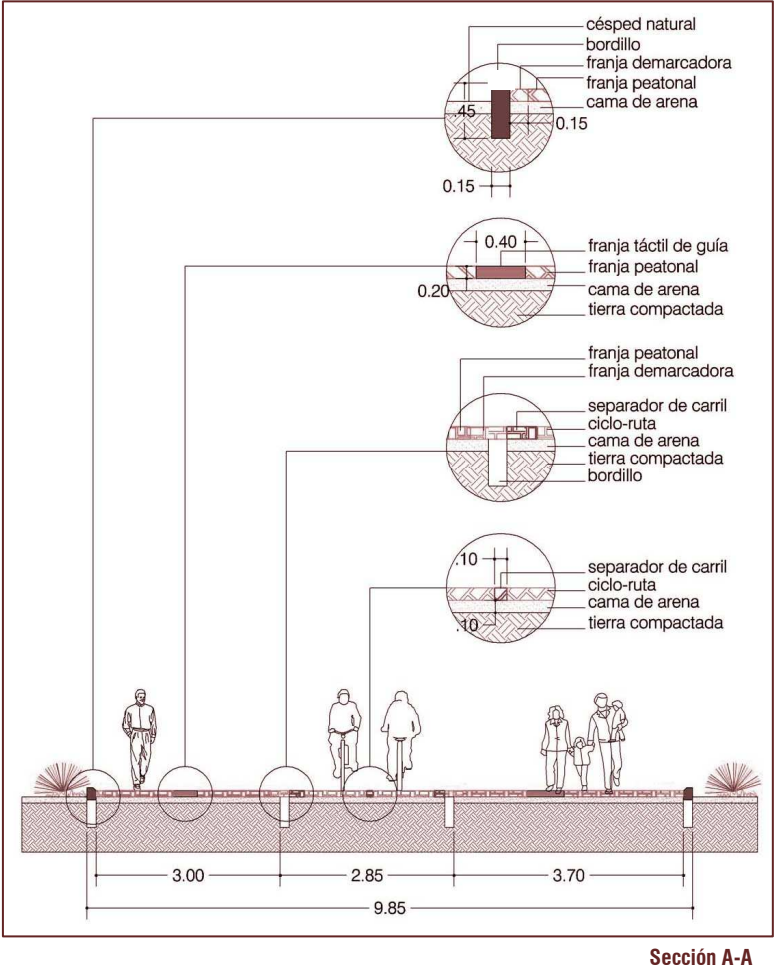


Imagen 3.62: Intersección I-a. sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 3.63: Intersección I-a. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.



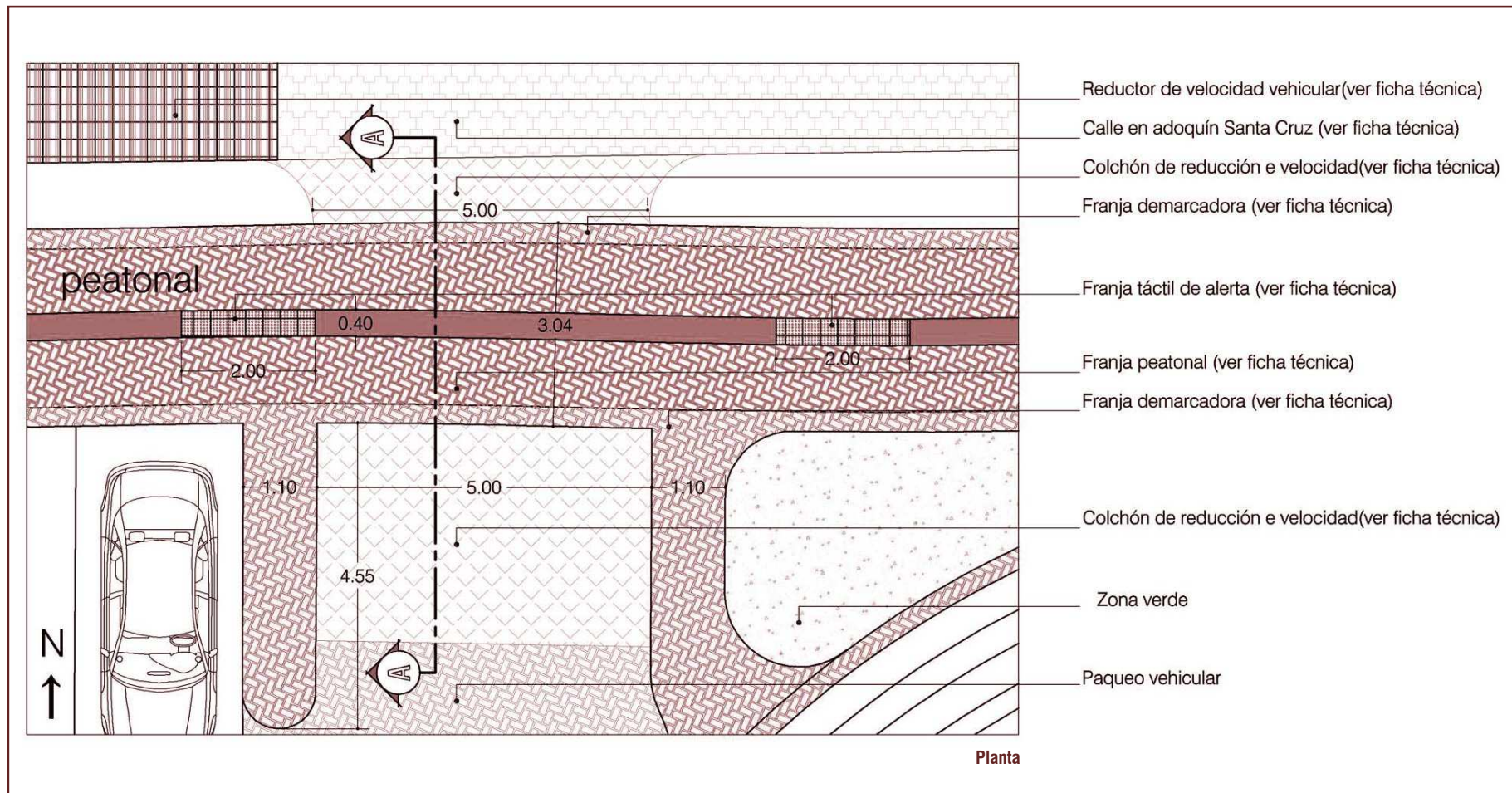


Imagen 3.64: Intersección tipo I-b. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

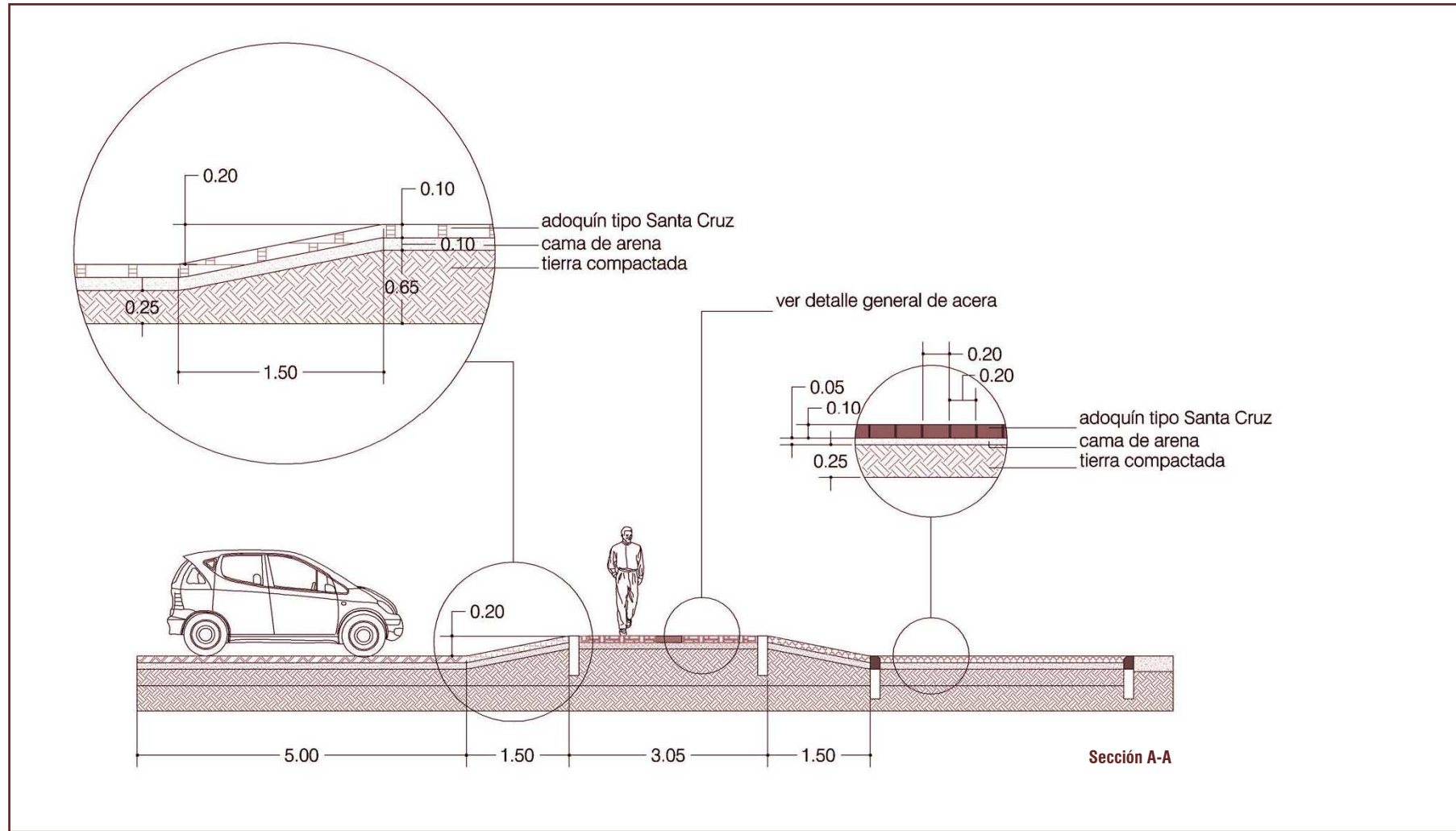


Imagen 3.65: Intersección tipo I-b. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

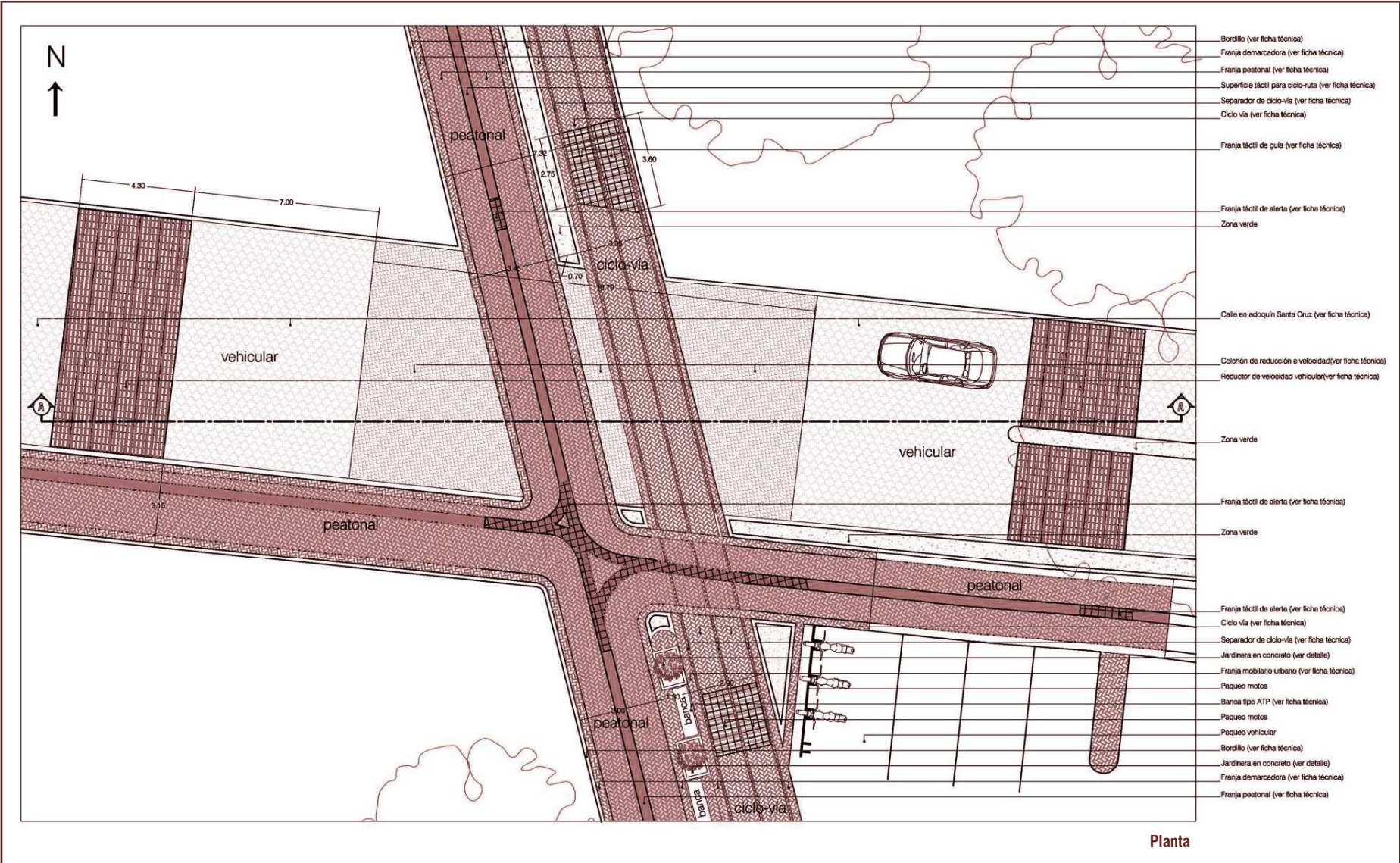


Imagen 3.66: Intersección tipo I-c. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

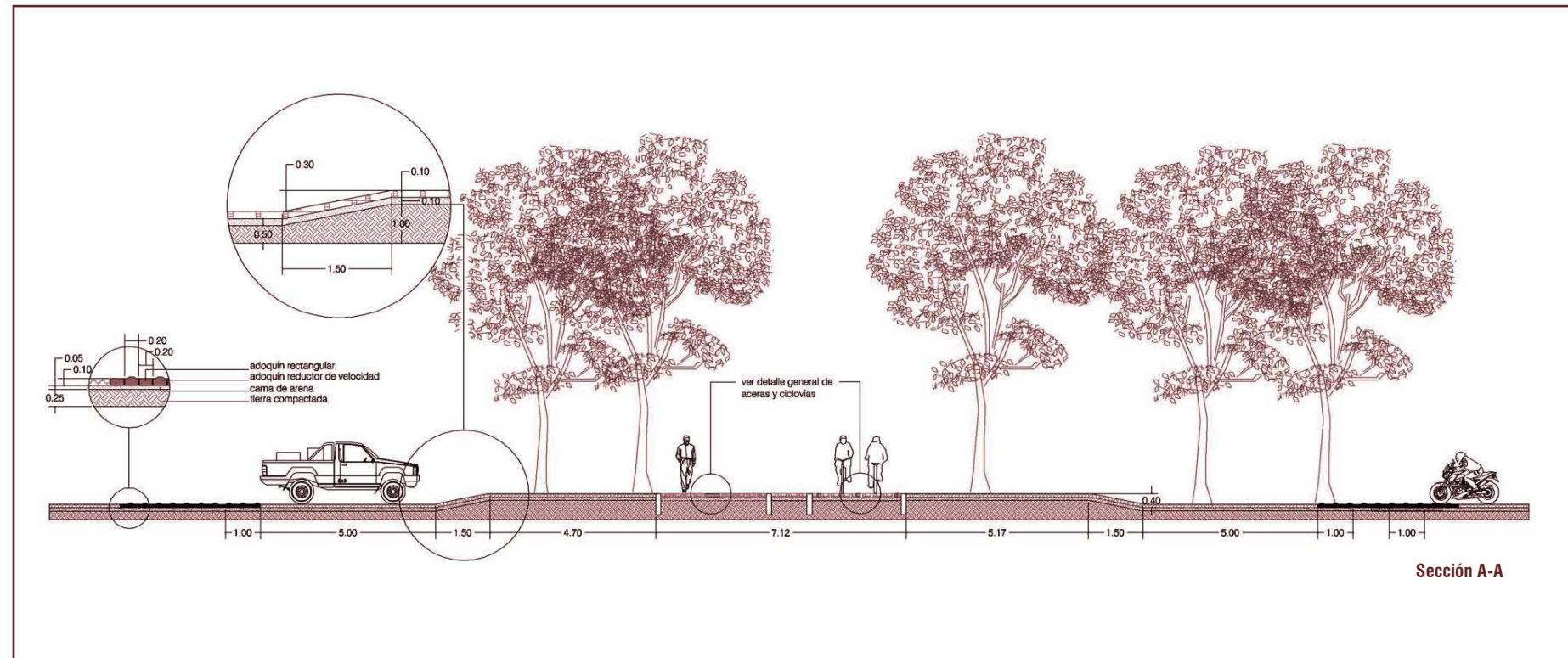


Imagen 3.67: Intersección tipo I-c. Sin escala.

Fuente: Elaboración propia.

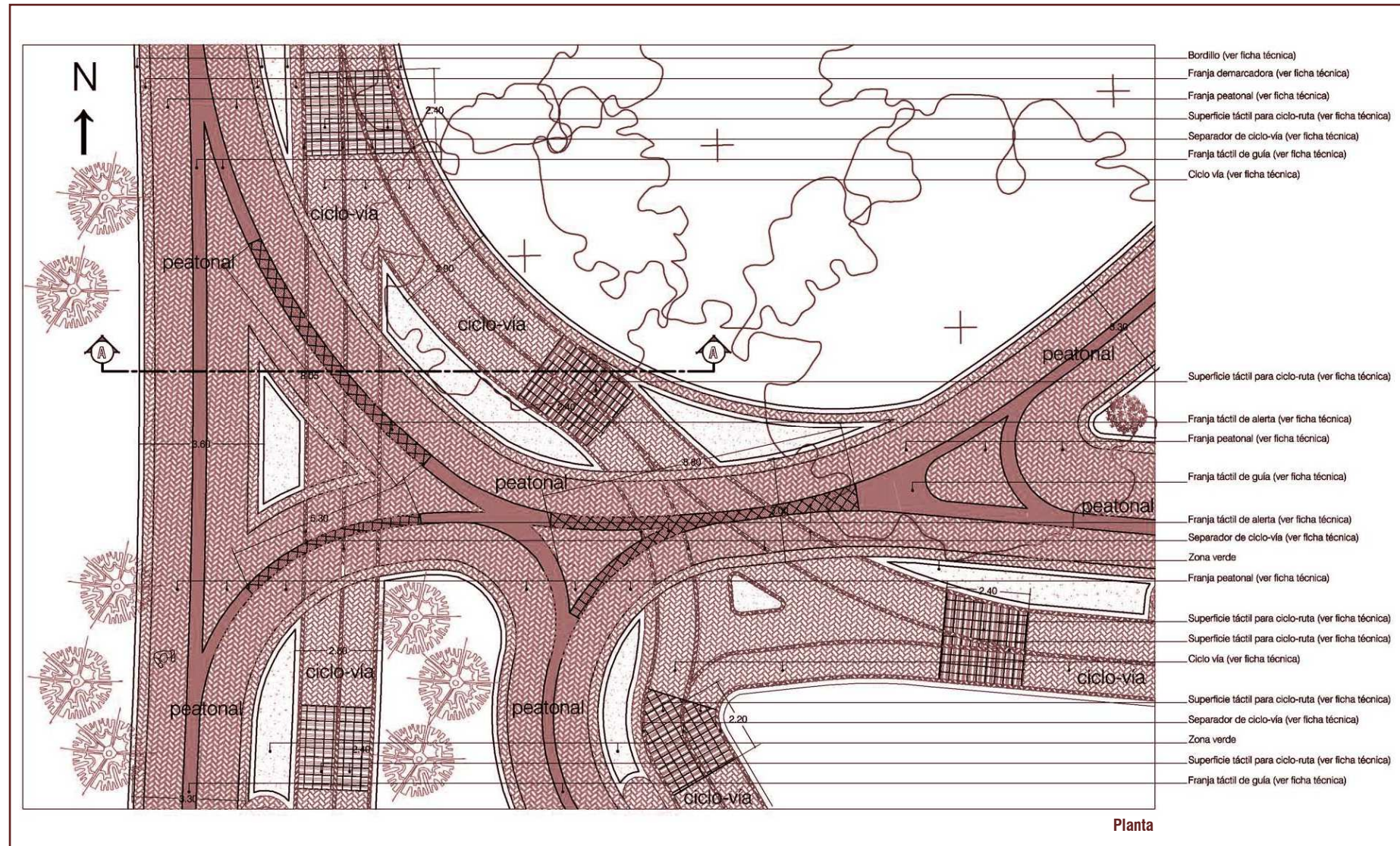


Imagen 3.68: Intersección tipo I-d. Sin escala.
Fuente: Elaboración propia.

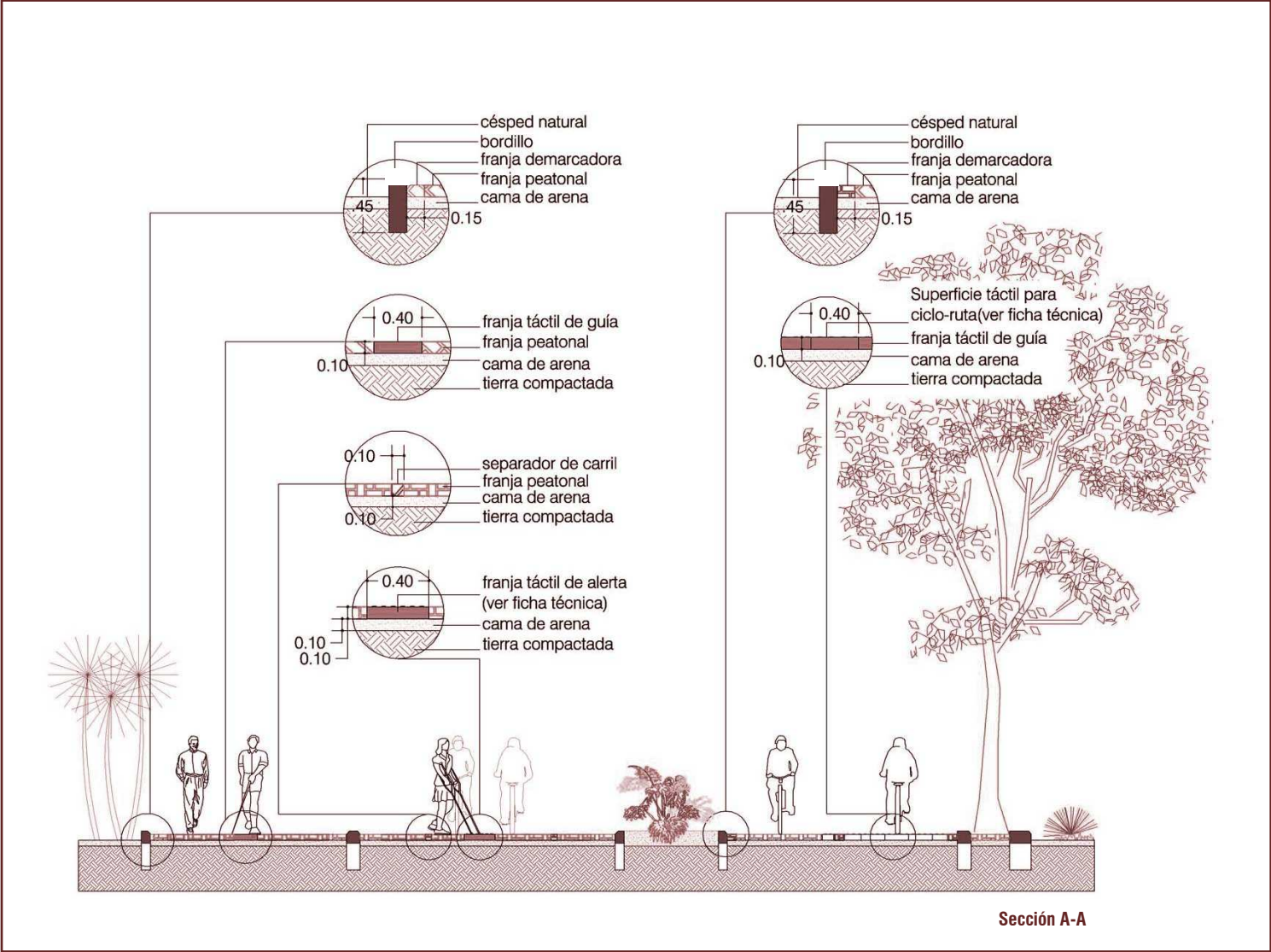


Imagen 3.69: Intersección tipo I-d
Fuente: Elaboración propia. Sin escala.

4. FICHAS TÉCNICAS DE MATERIALES Y MOBILIARIO PROPUESTO PARA EL PROYECTO (información según el fabricante)

4.1. Láminas de Polygal de Neon Nieto

Almacenamiento: se debe almacenar en un lugar seco y ventilado a donde no le pegue la luz solar directa. (Esto para evitar que se le pegue el papel de la lámina). Pueden ser estibadas hasta una altura máxima de 90cms sobre una superficie firme, nivelada y libre de escombros. También se puede almacenar sobre una estructura de soporte ligeramente inclinada. Bajo ninguna circunstancia se puede almacenar debajo de una cubierta de PVC.

Instalación:

- Asegúrese que la cara protegida contra los rayos U.V. (Identificado con etiquetas y película protectora) se instale hacia el exterior.
- La película protectora no debe dejarse colocada por más de tres días una vez instalada la lámina, sobre todo cuando haya mucho sol y altas temperaturas.
- En caso de remover la película protectora antes de la instalación, marque las láminas con un lápiz de cera para indicar la cara exterior.
- Las láminas siempre deben ser instaladas con las celdas en dirección a la caída de agua.



- Se le debe instalar a todas las láminas un perfil “U” en la parte superior e inferior de la lámina para prevenir la entrada de humedad, polvo, penetración de insectos, etc. Es recomendable hacer pequeños hoyos en la parte inferior del perfil “U” para permitir el drenaje que se pueda generar por la condensación de las celdas.
- Los radios mínimos de curvaturas en frío para arcos son: 6mm 1.05 m, 8mm 1.40 m, 10mm 1.75m, 16mm 2.8 metros. Las celdas de la lámina deben correr en dirección al arco.
- Las láminas de Polygal pueden ser cortadas con sierras circulares con los dientes finos a un ángulo de 30 grados aproximadamente. Se recomienda limpiar el polvo dejado por el corte con aire a presión. Para

espesores menores a 10mm se puede utilizar un cutter. Los cortes deben ser aplicados en ambas superficies para dar un acabado fino.

h. Se debe perforar un agujero un poco mayor que lo necesario para compensar la posible expansión térmica. Todos los hoyos deben ser perforados por lo menos 1 ½” del borde de la lámina. Las láminas se pueden fijar con los tornillos y debe tener una arandela de neopreno de 1” de diámetro que es la que hará contacto con la lámina.

i. Las láminas de 2.10 metros de ancho deben llevar cuatro tornillos, uno cada 52.5cm. Las láminas de 1.22m deben llevar dos tornillos colocados a 20cm del borde.

j. Las láminas deben tener un soporte (clavador) dependiendo del espesor de la lámina: 6mm cada 60cm, 8mm cada 80cm, 10mm cada 80cm y 16mm cada 120cm. (Con perfil base tapa de aluminio estas distancias pueden aumentar por favor consulte a su distribuidor).

k. No es recomendable instalar techo con una pendiente inferior al 5%











Mantenimiento: se recomienda la limpieza con agua abundante, luego se limpia con un jabón neutro para quitar manchas o suciedad. Seque inmediatamente con una gamuza. En ningún caso utilizar limpiadores alcalinos, ni raspar la superficie con abrasivos. El Polygal no es compatible con productos químicos por favor consulte a su distribuidor antes de utilizar algún producto.

Ventajas:

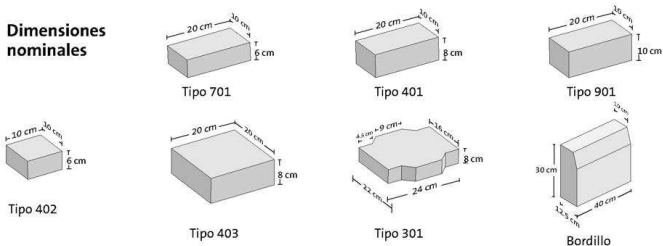
- a. Prácticamente irrompibles: resistencia a los golpes – 200 veces más fuerte que el vidrio y 8 veces más que el acrílico.
- b. Altamente aislantes: economizan hasta el 50% en costos de calefacción.
- c. Sencillas de instalar: las placas alveolares pueden ser fácilmente cortadas o aserradas, atornilladas y arqueadas, usando simplemente herramientas comunes.
- d. Extrema transparencia: hasta el 82% de la transmisión de luz del vidrio y mejor difusión de la luz.
- e. Ultra livianas: el peso de las placas es 1/6 del peso de vidrio común del mismo espesor.
- f. Retardante de fuego: el material de las placas licúa sin encenderse y evita la propagación del fuego.
- g. Gran flexibilidad: las placas pueden ser arqueadas en frío, sin necesidad de maquinaria o herramientas.
- h. Resistentes a la intemperie: especialmente tratadas, las placas no se deterioran ni pierden su fortaleza o su transparencia, con el correr de los años.
- i. Antifog: posibilidad de agregado de una capa interna neutralizante de formación de gotas de agua. Las placas de este tipo, han sido especialmente diseñadas para su uso en invernáculos y piscinas. La capa Antifog cuenta con una garantía de cinco años.
- j. Garantía: 10 años de garantía limitada, contra amarillamiento y/o daños a causa del granizo.

4.2. Aduques de concreto (Pedregal - Productos de Concreto)

Ventajas Constructivas: Tanto la instalaci3n como el terminado son sencillos, no intervienen procesos t3rmicos ni qu3micos. Se puede construir y dar servicio en un mismo d3a. Los procesos de instalaci3n son sencillos y requieren poca maquinaria.

L3nea de producto				
Tipo	Forma	Patr3n	Cantidad (unidades/m ²)	Peso (kg)
701 401 901			50	2.6 3.5 4.2
402			100	1.8
403			25	7.0
301			22	8.1
Bordillo			2.22/m	31.5

Dimensiones nominales



Aduques



Holand3s / Rectangular

- Tama3o Real: 10 x 20 cm
- Espesor: 6 y 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 50
- Dise3o:



Alem3n

- Tama3o Real: 19.5 cm x 14.5 cm
- Espesor: 8 y 10 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 42



Greco

- Tama3o Real: 20.5 cm x 12 cm
- Espesor: 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 36



Toledo / Uni-Deco

- Tama3o Real: 14.9 cm x 23 cm
- Espesor: 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 37
- Dise3o:



Lisboa / Uni-Stone

- Tama3o Real: 11.5 cm x 25.5 cm
- Espesor: 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 40



Cl3sico

- Tama3o Real: 11 cm x 11 cm / 11 cm x 11 cm
- Espesor: 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 83 y 91



Romano / Cuadrado

- Tama3o Real: 9 cm x 11 cm / 11 cm x 11 cm
- Espesor: 8 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 25 y 100



Bastilla

- Tama3o Real: 10 cm x 20 cm
- Espesor: 6 y 8 cm
- Resistencia: 6: 200 y 8: 300 (Kg/cm2)
- Unidad por m2: 50



Balboa

- Tama3o Real: 22.6 x 18.1 cm
- Espesor: 6 y 8 cm
- Unidad por m2: 26
- Dise3o:



Luminoso

- Tama3o Real: 10 cm x 20 cm
- Espesor: 6 y 8 cm
- Resistencia: N/A

Complementos



Bocel

- Tama3o Real: 26 cm x 12 cm x 9 cm
- Espesor: 9 cm
- Unidad por m2: 10



Loseta Centuri3n

- Tama3o Real: 40 cm x 40 cm
- Espesor: 4 cm
- Resistencia: 300 Kg/cm2
- Unidad por m2: 6.25



Loseta T3ctil

- Tama3o Real: 40 cm x 40 cm
- Espesor: 4 cm
- Unidad por m2: 6.25

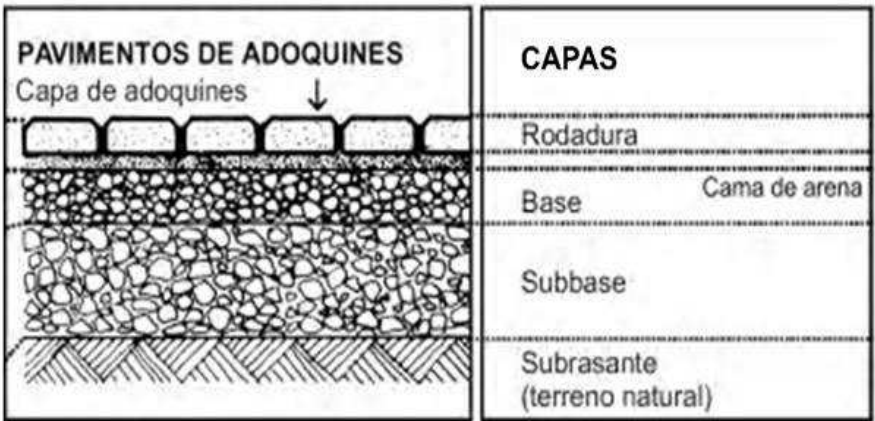


Loseta Sonora

- Tama3o Real: 40 cm x 40 cm
- Espesor: 4 cm
- Unidad por m2: 6.25

Al ser elementos pequeños y no estar unidos rígidamente, se adaptan a cualquier variación en el alineamiento horizontal y vertical de la vía.

Manejo y mantenimiento: La capa de rodadura en todo pavimento es quizá el elemento más costoso. Cuando se deben hacer reparaciones, esta capa de rodadura se debe destruir y retirar. En el caso de los pavimentos de adoquines de concreto es recuperable, se puede almacenar y volver a colocar. Esto los hace particularmente especiales en proyectos donde las redes de servicio, alcantarillados, acueductos y líneas eléctricas subterráneas no estén completas.



El mantenimiento de este pavimento es muy sencillo; sólo requiere limpiar la vegetación que pueda aparecer en las juntas donde no exista tránsito

permanente y llenarlas con arena. No se requiere de sobrecapas para mantener un buen nivel de servicio, como el caso de los pavimentos asfálticos.

Apariencia: Al ser elementos simétricos, inducen un sentimiento de orden en la vía. Con la existencia de juntas se rompe la monotonía de los otros tipos de pavimentos. Se pueden fabricar adoquines de diferentes colores, que permiten formar figuras, señales y demarcaciones duraderas que dan una mayor belleza al pavimento y a la vez, removerlas con facilidad.



Seguridad: A los pavimentos de adoquines se les puede incorporar señales o utilizarlos en otros tipos de pavimentos como zonas para disminuir la velocidad de los vehículos o exigir velocidad restringida.



Por su rugosidad, tienen una distancia de frenado menor a otros tipos de pavimento, por lo que dan mayor seguridad a conductores y peatones.

Durabilidad: Por la calidad que se le exige a los adoquines de concreto, se garantiza su durabilidad y resistencia a la abrasión del tráfico y acciones de la intemperie. El adoquín de concreto por sí solo tiene una vida útil casi ilimitada. La estructura de un pavimento puede sufrir deterioros después de estar en servicio por 20 años o más, con una reparación menor, el pavimento puede alcanzar una vida útil de 40 años, y los adoquines estarán en condiciones de servir por muchos años más.

Costo de construcción: No requiere de mano de obra especializada. Los materiales que se requieren para su construcción se consiguen fácilmente y no consume derivados del petróleo. Los costos respecto a otros

pavimentos se deben comparar siempre a partir de opciones equivalentes estructuralmente.

Aplicaciones de los adoquines de concreto: Los pavimentos de adoquines de concreto se pueden emplear en usos residenciales, municipales, industriales, centros comerciales, etc. Pueden ser aplicados desde pavimentos con tráfico peatonal y liviano hasta pavimentos de tráfico pesado.

4.3. Puente prefabricado Productos de Concreto (HOLCIM)

Las subestructuras de los puentes que construyen Productos de Concreto, son prefabricadas, parcialmente prefabricadas o vaciadas en sitio, dependiendo de cada proyecto específico.



Productos de Concreto construye puentes menos tradicionales como son los tipo arco. Es el caso de los puentes peatonales que recientemente se construyeron en varias rutas nacionales del país.

Los diseños están basados en especificaciones AASHTO y como todo sistema prefabricado estos puentes tienen muchas ventajas:

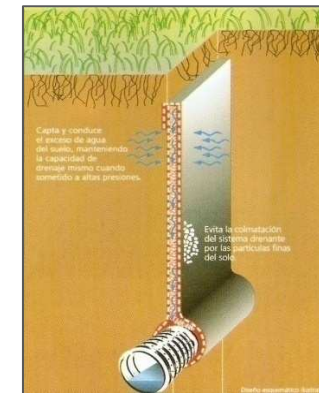
- Rapidez de construcción.
- Disminución de formaletas en la obra.
- Alta resistencia del concreto.
- Excelente control de calidad.
- Bajo mantenimiento.

4.4. Sistema de drenaje MacDrain T.D.



Creado para la construcción de trincheras drenantes, el MacDrain TD es una opción de simplicidad, rapidez constructiva y optimización de costos. Con este sistema, el volumen de excavación es menor si se compara a las trincheras tradicionales; además, permite el total relleno de la zanja con el suelo excavado, evitando acarreo del mismo y volúmenes de botes.

- Rápida captación y escurrimiento de las aguas infiltradas.
- Indicado especialmente para sistemas viarios y campos deportivos.
- Disminuye los niveles freáticos.
- Fácil instalación del tubo drenante.
- Más eficiente, económico y práctico en comparación a las soluciones tradicionales.



4.5. Sistema de depuración Tanque Diez

POZOS ABSORBENTES PREFABRICADOS T.D.

Sistema secundario de tratamiento – dispersión en el terreno

Información general: toda la instalación sanitaria de una vivienda que necesita dispersar las aguas depuradas en el terreno, está compuesta de dos unidades principales, el sistema de tratamiento primario, que en nuestro

caso corresponde a las FOSAS BIOLÓGICAS T.D. y de un tratamiento secundario que efectúe una función de percolación biológica (drenaje), para este uso nosotros ofrecemos los POZOS ABSORVENTES PREFABRICADOS (P.A.P.) T.D.

El uso de los P.A.P. T.D. en combinación con las FOSAS BIOLÓGICAS T.D. es una solución que viene a resolver de manera eficiente la mayoría de los inconvenientes que se pueden presentar con el funcionamiento de los drenajes lineales, además de ser una óptima solución para los terrenos muy difíciles, en donde las longitudes del drenaje lineal se vuelven exorbitantes y poco aplicables.

Ventajas del sistema: las ventajas de emplear los POZOS ABSORVENTES PREFABRICADOS T.D. como substitutos de los drenajes convencionales resultan evidentes por varios motivos, entre ellos:

- Eficientes y económicos.
- Óptima capacidad de filtración radial y vertical.
- Crecimiento ordenado por módulos, hasta obtener el tamaño requerido según la capacidad de infiltración del suelo y el número de personas servidas.
- Construidos en concreto especial de alta resistencia.
- Facilidad de transporte y manejo.
- Rapidez de instalación.

- Ventilación para condición aeróbica.
- Requieren de poco espacio para su instalación
- Producto final integral garantizado.
- Producto patentado en Costa Rica.

Sistema total de filtración controlada (dos en uno) Tanque Diez

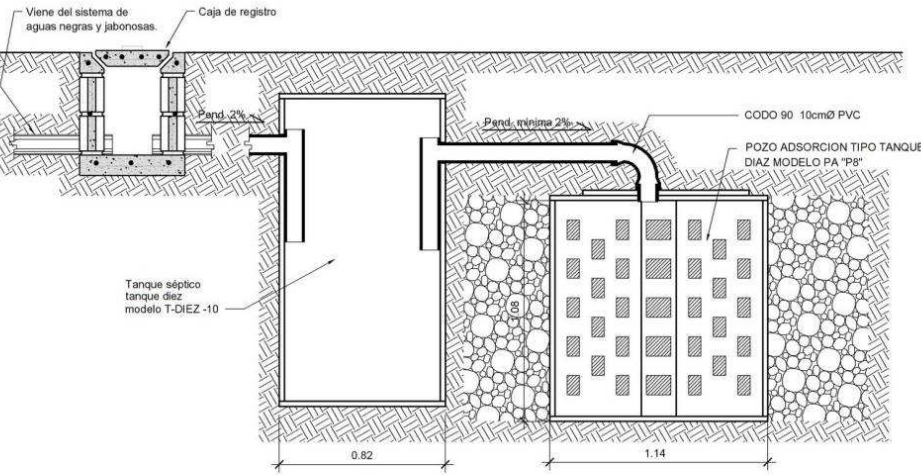
Este sistema es un tipo de instalación muy práctica, que resuelve de manera óptima, el problema de la colocación del sistema primario y secundario, en donde no hay espacio suficiente para dimensionar el drenaje lineal correctamente u alguna otra situación especial.

El sistema se compone de una FOSA BIOLÓGICA Tanque Diez tipo T.D.-3, T.D.-5 o T.D.-5super colocada sobre un P.A.P.-3 o un P.A.P-4 y ofrece la ventaja de necesitar solamente de una excavación (muy pequeña) para colocar el tratamiento individual completo.

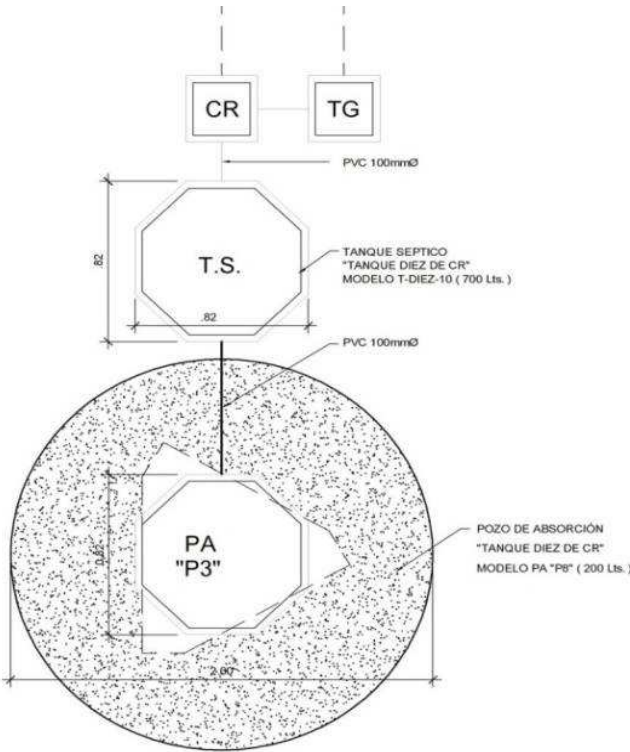
El sistema tiene todas las ventajas y las características de las FOSAS BIOLÓGICAS y de los POZOS ABSORVENTES PREFABRICADOS TANQUE DIEZ.

Tipo de uso: este sistema se puede utilizar para casas que llegan hasta los 90m2 de superficie, y para un máximo de 7 personas.

Excavación: las dimensiones en planta de la excavación tienen el diámetro del tipo de P.A.P. que se utilizará y la profundidad será dada por la suma de las alturas de los dos elementos.



Detalle de tanque séptico y fosa biológica



Planta de tanque y fosa tipo tanque diez

4.6. Iluminación propuesta

Como punto de partida, todos los productos deben cumplir las siguientes especificaciones:

- Norma UNE-EN 60598
- IP66 según la norma UNE-20-324 (EN 60529)
- IK10 según la norma UNE-EN 50102
- Clase II

Las luminarias ATP están diseñadas con el fin de evitar la emisión de luz al hemisferio superior (contaminación lumínica) obteniendo de esta forma el mayor rendimiento posible.

ATP Iluminación es hoy día una empresa con tecnología puntera en la fabricación de luminarias y mobiliario urbano, destinados a embellecer los entornos públicos y privados de viales y jardines. Además del valor estético, las luminarias y el mobiliario urbano suponen una importante aportación de seguridad a las vías públicas.

GARANTÍA

Todos los productos de marca ATP, excepto la serie de jardín y los conjuntos económicos, disponen de una garantía de 10 años ante cualquier defecto de fabricación.

Índices de protección
IP: Según EN 60529

1ª cifra	Protección contra la penetración de cuerpos sólidos
0*	No protegido
1*	Protegido contra cuerpos sólidos de más de 50 mm.
2	Protegido contra cuerpos sólidos de más de 12 mm.
3	Protegido contra cuerpos sólidos de más de 2,5 mm.
4	Protegido contra cuerpos sólidos de más de 1 mm.
5	Protegido contra el polvo
6	Estando al polvo (*propuesto)
Indica el grado de protección de las personas sobre los contactos con las partes bajo tensión o para piezas en movimiento y también el grado de protección contra la penetración de cuerpos sólidos y polvo.	

2ª cifra	Protección contra la penetración de líquidos
0**	No protegido
1**	Protegido contra las caídas verticales de agua
2**	Protegido contra las caídas de agua en caso de inclinación hasta 15º
3	Protegido contra la lluvia fina
4	Protegido contra las proyecciones de agua
5	Protegido contra los chorros de agua
6	Protegido contra los chorros de agua potentes (*propuesto)
7	Protegido contra los efectos de inmersión accidental
8	Protegido contra los efectos de la inmersión prolongada
Indica el grado de protección contra la penetración de líquidos.	

IK: Según EN 50102-96

IK00	No está protegido según esta norma.
IK01	Energía de impacto 0,15 Julios
IK02	Energía de impacto 0,2 Julios
IK03	Energía de impacto 0,35 Julios
IK04	Energía de impacto 0,5 Julios
IK05	Energía de impacto 0,7 Julios
IK06	Energía de impacto 1 Julio
IK07	Energía de impacto 2 Julios
IK08	Energía de impacto 5 Julios
IK09	Energía de impacto 10 Julios
IK10	Energía de impacto 20 Julios (*propuesto)
Grados de protección proporcionados por las envolventes de materiales eléctricos contra los impactos mecánicos externos (Código IK).	

Aislamiento eléctrico

CLASE 0	Tienen únicamente aislamiento funcional sin dispositivo de puesta a tierra.
CLASE I	Tienen aislamiento funcional y conexión de puesta a tierra.
CLASE II	Poseen doble aislamiento y lógicamente sin borne de puesta a tierra. Se utilizan como alternativa a las de Clase I cuando la conexión a tierra no tiene suficientes garantías. (*propuesto)
CLASE III	En luminarias alimentadas a muy baja tensión de seguridad, es decir con tensiones inferiores a 50 V.

Luminaria urbana
ATP tipo funcional - pescador

CLASE II  IP 66 - IK 10



Materiales

Anillo - Copa - Visera - Remate - Tirantes

Poliamida reforzada con fibra de vidrio sometida a tratamiento tropicalizado contra la radiación por ultravioletas (U.V.)

Cubierta - Difusor

Polycarbonato estabilizado contra rayos ultravioletas (U.V.)

Reflector de lamas

Polímeros Técnicos de Ingeniería.

Mejora la estética, evita el deslumbramiento y mejora sensiblemente el rendimiento de la luminaria en que se incorpora como demuestran los siguientes Diagramas Polares

Comparativa de rendimientos

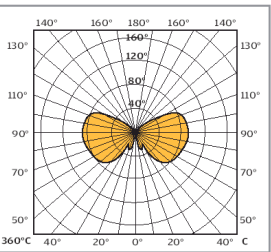


Diagrama Polar
SIN REFLECTOR DE LAMAS
VSAP 150W - Im: 94

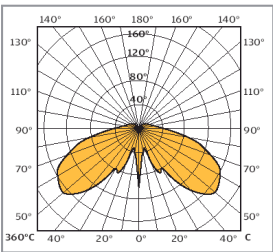


Diagrama Polar
CON REFLECTOR DE LAMAS
VSAP 150W - Im: 174

La utilización del reflector de LAMAS minimiza la contaminación lumínica, e incrementa el rendimiento lumínico hasta en un 85%.

Características

Aislamiento

CLASE II

Grados de Protección

Estanqueidad IP 66 - Impacto IK 10.

Antivandálicas

Los materiales empleados así como las características constructivas, confieren a las luminarias ATP una resistencia al impacto que supera

ampliamente el grado máximo, IK 10, establecido por la norma UNE-EN 50102/A1.

Resistencia a la corrosión

Materiales totalmente resistentes a la corrosión.

Tornillería de acero inoxidable.

Posición de montaje

Acoplamiento sobre brazos y columnas de diámetros 50 y 60 mm.

Posibilidad de suspenderla de brazos incluso del techo.

Garantía

10 Años.

Mantenimiento

Materiales que no precisan mantenimiento.

Acceso a la lámpara sin necesidad de herramientas.

Bandeja porta equipos independientes y extraíble para facilitar su manipulación.

Limpieza interior y exterior con agua y detergente aplicado con esponja.

Recubrimientos

Materiales sometidos a tratamientos y recubrimientos que les confieren las siguientes propiedades:

Antiadherencia

Impiden la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas, etc. Permitiendo la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc. sin alterar ninguna de sus propiedades. Excepto color negro.

Resistencia Rayos Ultravioletas U.V

Sometidas a 3.000 horas en Cámara de Rayos U.V. según norma UNE 53.104/86 no presentan alteración de color.

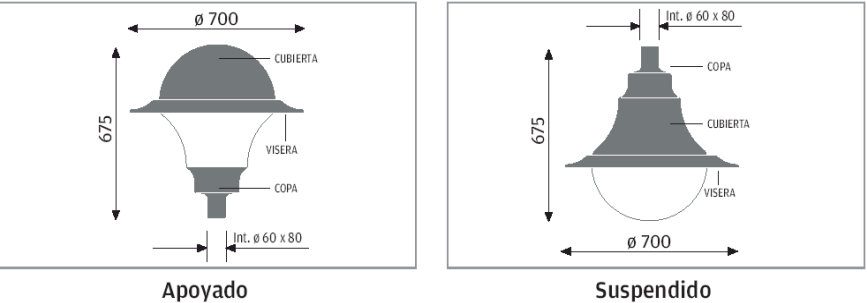
Colores

La construcción modular de la luminaria permite la combinación de colores de las piezas que la componen.

Acabados con partículas metálicas.



Difusor



Polycarbonato estabilizado contra rayos U.V. Transparente.

Se suministra con

Portalámparas cerámico con sistema autofrenante, reflector de lamas y equipo de encendido. Incluso el de doble nivel (DN).

REFERENCIA	LAMP.*	DESCRIPCIÓN	PVP(€)	PVP (€) DN*
PES-70 W VSAP		PESCADOR + E-27 + 70 W VSAP ó DN	373	408
PES-100 W VSAP		PESCADOR + E-40 + 100 W VSAP ó DN	378	413
PES-150 W VSAP		PESCADOR + E-40 + 150 W VSAP ó DN	387	418
PES-70 W HM		PESCADOR + E-27 + 70 W HM	373	-
PES-100 W HM		PESCADOR + E-27 + 100 W HM	378	-
		PESCADOR + E-40 + 100 W HM	378	-
		PESCADOR + E-27 + 150 W HM	387	-
		PESCADOR + E-40 + 150 W HM	387	-
LÁMPARAS COMPACTAS MÁXIMA POTENCIA 120W			(consultar a fábrica)	

⚠ Al hacer el pedido, indicar: COLOR o COMBINACIONES deseadas.
MODELO: apoyada -A- o suspendida -S-. *No incluida en el precio.

DN*: Doble Nivel



Atlas + CD-60 + Pescador. Alicante.

Luminaria vehicular
Atp tipo funcional vial_pescador vial

CLASE II ■ IP 66 - IK 10



Imagen: Residencial Vali - azul - blanco - blanco

Superficie de viento:
Peso sin equipo:

2.260 cm²
9,7 Kg.



Avenida 4 mts. + CD 60 + Pescador. Bujalance (Córdoba).

Materiales

Copa - Chasis - Visera

Poliamida reforzada con fibra de vidrio sometida a tratamiento tropicalizado contra la radiación por ultravioletas (U.V.)

Cubierta - Difusor

Polycarbonato estabilizado contra rayos ultravioletas (U.V.).

Poliamida reforzada con fibra de vidrio sometida a tratamiento tropicalizado contra la radiación por ultravioletas (U.V.)

Bloque Óptico

Polímeros Técnicos de Ingeniería con recubrimiento de aluminio puro.

Características

Aislamiento

CLASE II

Grados de Protección

Estanqueidad IP 66 - Impacto IK 10.

Antivandálicas

Los materiales empleados así como las características constructivas, confieren a las luminarias ATP una resistencia al impacto que supera ampliamente el grado máximo, IK 10, establecido por la norma UNE-EN 50102/A1.

Resistencia a la corrosión

Materiales totalmente resistentes a la corrosión.

Tornillería de acero inoxidable.

Posición de montaje

Acoplamientos sobre brazos y columnas de diámetros 50 y 60 mm.

Posibilidad de suspenderla de brazos incluso del techo.

GARANTIA

10 Años.

Mantenimiento

Materiales que no precisan mantenimiento.

Acceso a la lámpara sin necesidad de herramientas.

Bandeja porta-equipos independiente y extraíble para facilitar su manipulación.

Limpieza interior y exterior con agua y detergente aplicado con esponja.

Recubrimientos

Materiales sometidos a tratamientos y recubrimientos que les confieren las siguientes propiedades:

Antiadherencia

Impiden la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas, etc. permitiendo la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc. sin alterar ninguna de sus propiedades. Excepto color negro.

Resistencia Rayos Ultravioletas U.V

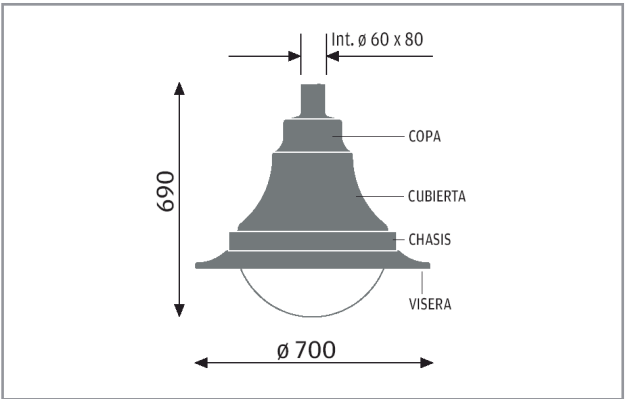
Sometidas a 3.000 horas en Cámara de Rayos U.V. según norma UNE 53.104/86 no presentan alteración de color.

Colores

La construcción modular de la luminaria permite la combinación de colores de las piezas que la componen.

Acabados con partículas metálicas.

- 1. Cubierta
- 2. Bloque óptico
- 3. Manguera de silicona
- 4. Chasis
- 5. Visera
- 6. Soporte portalámparas



Difusor

Polycarbonato estabilizado contra rayos U.V.Transparente.

Se suministra con

Portalámparas cerámico con sistema autofrenante, bloque óptico y equipo de encendido. Incluso el de Doble Nivel (DN).

REFERENCIA	LAMP.*	DESCRIPCIÓN	PVP(€)	PVP(€) DN*
PES V-70 W VSAP		PESCADOR VIAL + E-27 + 70 W VSAP ó DN	465	500
PES V-100 W VSAP		PESCADOR VIAL + E-40 + 100 W VSAP ó DN	470	505
PES V-150 W VSAP		PESCADOR VIAL + E-40 + 150 W VSAP ó DN	479	510
PES V-250 W VSAP		PESCADOR VIAL + E-40 + 250 W VSAP ó DN	492	515
PES V-70 W HM		PESCADOR VIAL + E-27 + 70 W HM	465	-
PES V-100 W HM		PESCADOR VIAL + E-27 + 100 W HM	470	-
		PESCADOR VIAL + E-40 + 100 W HM	470	-
PES V-150 W HM		PESCADOR VIAL + E-27 + 150 W HM	479	-
		PESCADOR VIAL + E-40 + 150 W HM	479	-
PES V-250 W HM		PESCADOR VIAL + E-40 + 250 W HM	492	-
LÁMPARAS COMPACTAS		MÁXIMA POTENCIA 120W	(consultar a fábrica)	

DN*: Doble Nivel

⚠ Al hacer el pedido, indicar: COLOR o COMBINACIONES deseadas y el tipo de BLOQUE ÓPTICO. (Ver ÓPTICAS DISPONIBLES pag. 88). *No incluida en el precio.

Brazo para luminaria
ATP tipo cd_100

Características

ATP ofrece al mercado del Alumbrado Público soluciones inéditas hasta ahora en el mercado, tanto por sus



Imagen: BRAZOS CD_100 - LUMINARIAS: Pescador L. Suspendido

propiedades (durabilidad, CLASE II, antiadherencia, calidad, garantía, etc.) como sus diseños.

Clase I

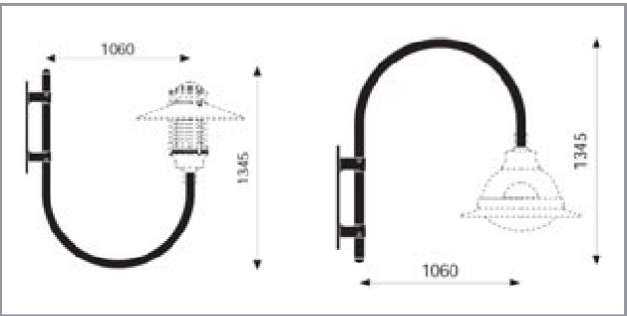
Acero inoxidable de 1,2 mm. de pared recubierto con pintura poliéster a alta temperatura o acabado natural pulido. Resistencia a la niebla salina superior a 2.000 horas.

Colores

Acabados con partículas metálicas.

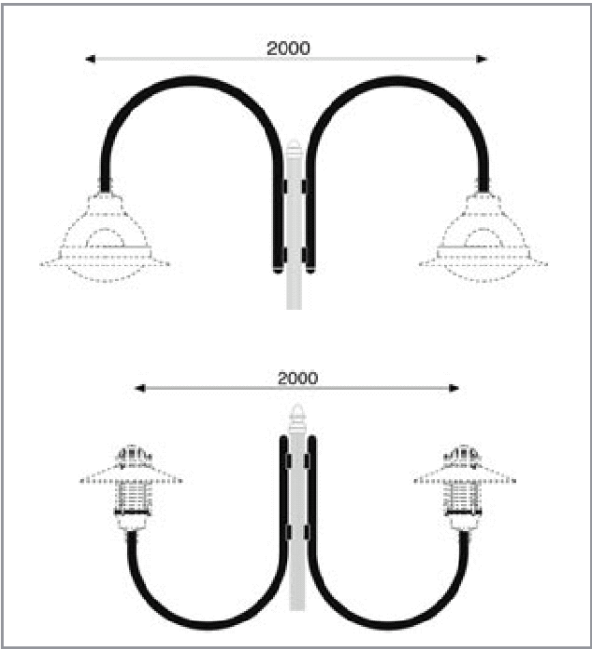
ATP ha desarrollado su amplísima gama de brazos con el fin de ofrecer soluciones estéticas y prácticas con las siguientes características:

- El más alto nivel de calidad.
- Reducido coste de mantenimiento.
- Durabilidad en condiciones meteorológicas extremas (radiaciones U.V., humedad, salinidad).



Mural

- Garantía de 10 años.



Adosado en columna

PUNTOS DE LUZ	Nº BRAZOS	DISPOSICIÓN	APOYADO -A-	SUSPENDIDO -S-	P.V.P. €
1	1	Mural	CD100-1.01	CD100-1.02	300
1	1	Pinchado	-	CD100-1.04	223
1	1	Adosado	CD100-1.05	CD100-1.06	297
2	2	Adosado	CD100-2.07	CD100-2.08	558
2	2	Adosado	CD100-2.09	CD100-2.10	558
3	2	Adosado	CD100-3.13	CD100-3.14	536
3	2	Adosado	CD100-3.15	CD100-3.16	536
3	3	Adosado	CD100-3.25	CD100-3.26	816
4	3	Adosado	CD100-4.27	CD100-4.28	794
4	4	Adosado	CD100-4.19	CD100-4.20	1.064
5	4	Adosado	CD100-5.23	CD100-5.24	1.042

Columna para luminaria ATP tipo atlas plus



Atlas Plus

Características

ACERO GALVANIZADO de 4 mm. de espesor recubierto exteriormente por 2,5 mm. de poliamida reforzada con fibra de vidrio (lisa o estriada) de Ø exterior (75, 120, 164, 205 acabado liso y 100 acabado estriado) según modelos. Los fustes de Ø75, 100 y 120 se pueden suministrar en acabado MADERA.

- CLASE II sin riesgo de electrocución.
- Recubrimiento que impide la adherencia de polvo y etiquetas adhesivas y permite la fácil limpieza de grafitis y marcadores indelebles utilizando acetona.

- Producto certificado por AENOR.
- No requiere mantenimiento, color pigmentado en masa.
- Resistencia a los rayos U.V. y ácido úrico.
- Materiales resistentes a la oxidación.
- Garantía 10 años.

ACERO INOXIDABLE A-316 L recubierto INTERIORMENTE con poliamida reforzada con fibra de vidrio.

- CLASE II sin riesgo de electrocución.

- Acero inoxidable A-316 L.
- Aislamiento interno de poliamida reforzada (sistema patentado).
- Resistencia a la oxidación en ambientes muy húmedos y salinos.
- Garantía 15 años.

Cuando en columnas de tramos de Ø75 mm. se colocan brazos de longitud igual o superior a 1,5 metros, la longitud máxima de este tramo de Ø75 ha de ser igual o inferior a 2 m. (+ 10 cm.).

Excepto cuando el brazo es doble.

Fuste

Formado por dos tramos, de ø exteriores 120 mm. y 75 mm., fabricados en acero galvanizado de 4 mm. de pared recubierto exteriormente con poliamida reforzada con fibra de vidrio con el color pigmentado en masa y 2,5 mm. de pared.

Zócalo y remate

Poliamida reforzada con fibra de vidrio. Color pigmentado en masa.

Recubrimiento antiadherente

Impide la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas etc. Permite la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc, sin alterar ninguna de sus propiedades.

Excepto color negro. No precisan mantenimiento.

Anclaje

Sistema de anclaje estándar AG, AGM o AGL según alturas, Anclaje AE opcional.

Escudo

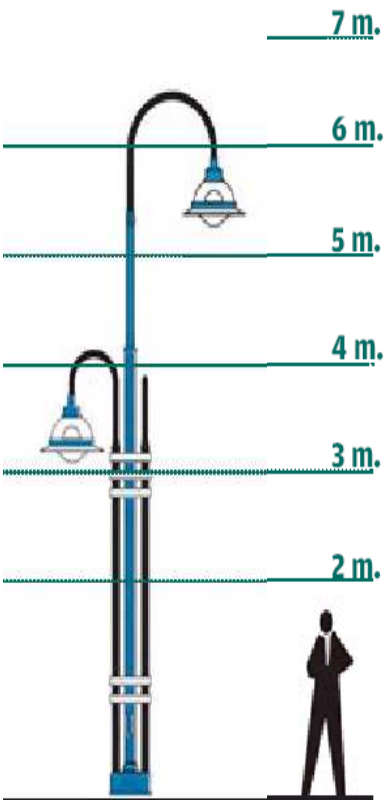
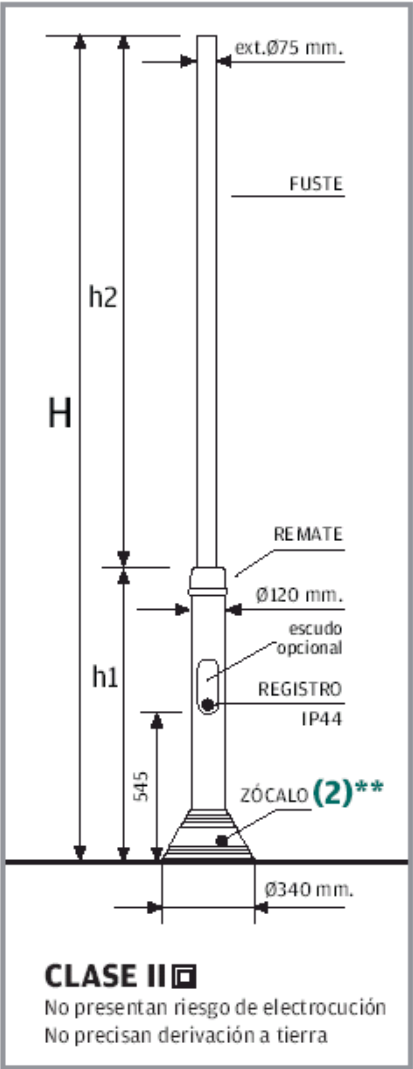
Bajo pedido se suministrará con escudo grabado en la puerta de registro, indicando previamente el motivo heráldico a grabar.

Colores

La construcción modular de la columna permite la combinación de colores de las piezas que la componen.

Acabados con partículas metálicas.

H	h1 + h2	ANCLAJE*	REFERENCIA	P.V.P (€)
3m	1m + 2m	AG	ATL-030	531
3,5m	1m + 2,5m	AG	ATL-035	569
4m	1m + 3m	AG	ATL-040	608
5m	2m + 3m	AGM	ATL-050	789
6m	2m + 4m ⁽¹⁾	AGM	ATL-060	866
6m	3m + 3m	AGL	ATL-060 B	975
7m	3m + 4m ⁽¹⁾	AGL	ATL-070	1.046
7m	4m + 3m	AGL	ATL-070 B	1.155
8m	4m + 4m ⁽¹⁾	AGL	ATL-080	1.227
8m	5m + 3m	AGL	ATL-080 B	1.335
9m	5m + 4m ⁽¹⁾	AGL	ATL-090	1.407

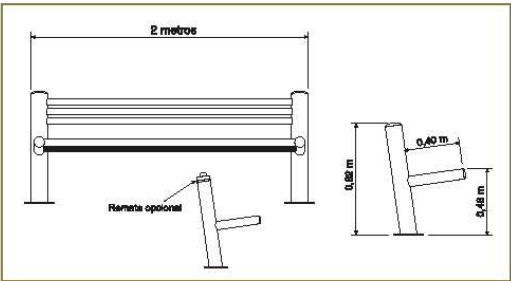




Atlas + CD 60 + Pescador L. Puerto Málaga.

4.7. Bancas

BANCO ATP - 1



PESO: 62 Kg.

LONGITUD: 2 m.

Posibilidad de otras medidas.

ESTRUCTURA: Tubular de acero galvanizado con recubrimiento de Poliamida reforzada con fibra de vidrio tintada en masa.

PATAS: Ø 120 mm.

SOPORTE ASIENTO: Ø 75 mm.

ASIENTO Y RESPALDO:

Ø 50 mm.

ANCLAJE: A suelo mediante placas metálicas circulares, con tres tornillos y tacos metálicos suministrados de fábrica. Las placas están galvanizadas y pintadas del mismo color que las patas.

NOTA: Si se desea colocar el banco por empotramiento, se deberá indicar en el pedido.

COLORES

Posibilidad de combinar colores en patas, asiento y respaldo.

RECUBRIMIENTO ANRIADHERENTE: Impide la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas etc.

Permite la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc, sin alterar ninguna de sus propiedades. Excepto negro.

No precisan DE MANTENIMIENTO.

COLOR	REFERENCIA	P.V.P. (€)
NEGRO	REF. 45.1.87.01.01	639
BLANCO	REF. 45.1.87.01.02	639
VERDE	REF. 45.1.87.01.05	639
AZUL	REF. 45.1.87.01.07	639

BANCO ATP - 2

PESO: 100 Kg.

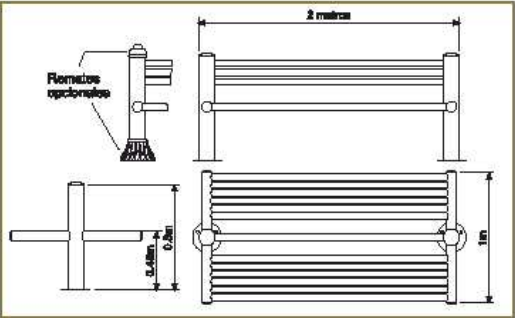
LONGITUD: 2 m. Posibilidad de otras medidas.

ESTRUCTURA: Tubular de acero galvanizado con recubrimiento de Poliamida reforzada con fibra de vidrio tintada en masa.

PATAS: Ø 120 mm.

SOPORTE ASIENTO: Ø 75 mm.

ASIENTO Y RESPALDO: Ø 50 mm.



ANCLAJE: A suelo mediante placas metálicas circulares, con tres tornillos y tacos metálicos suministrados de fábrica. Las placas están galvanizadas y pintadas del mismo color que las patas.

NOTA: Si se desea colocar el banco por empotramiento, se deberá indicar en el pedido.

COLORES

Posibilidad de combinar colores en patas, asiento y respaldo.

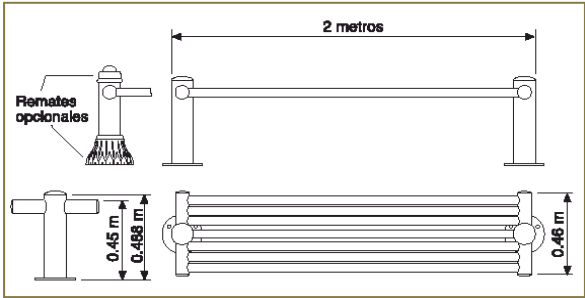
RECUBRIMIENTO ANRIADHERENTE: Impide la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas etc.

Permite la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc, sin alterar ninguna de sus propiedades. Excepto negro.

No precisan DE MANTENIMIENTO.

COLOR	REFERENCIA	P.V.P. (€)
NEGRO	REF. 45.1.87.02.01	1.011
BLANCO	REF. 45.1.87.02.02	1.011
VERDE	REF. 45.1.87.02.05	1.011
AZUL	REF. 45.1.87.02.07	1.011

BANCO ATP - 3



PESO: 53 Kg.

LONGITUD: 2 m. Posibilidad de otras medidas.

ESTRUCTURA: Tubular de acero galvanizado con recubrimiento de Poliamida reforzada con fibra de vidrio tintada en masa.

PATAS: Ø 120 mm.

SOPORTE ASIENTO: Ø 75 mm.

ASIENTO: Ø 50 mm.

ANCLAJE: A suelo mediante placas metálicas circulares, con tres tornillos y tacos metálicos suministrados de fábrica. Las placas están galvanizadas y pintadas del mismo color que las patas.

NOTA: Si se desea colocar el banco por empotramiento, se deberá indicar en el pedido.

COLORES

Posibilidad de combinar colores en patas, asiento y respaldo.

RECUBRIMIENTO ANRIADHERENTE: Impide la adherencia de polvo, etiquetas adhesivas etc.

Permite la fácil limpieza de graffitis, marcadores indelebles, etc, sin alterar ninguna de sus propiedades. Excepto negro.

No precisan DE MANTENIMIENTO.

COLOR	REFERENCIA	P.V.P. (€)
NEGRO	REF. 45.1.87.03.01	597
BLANCO	REF. 45.1.87.03.02	597
VERDE	REF. 45.1.87.03.05	597
AZUL	REF. 45.1.87.03.07	597

GLOSARIO

Basado en los conceptos definidos por el MEP se presentan algunos de ellos para una mejor comprensión del espacio diseñado:

Bordillo: estructura que, a modo de muro, se utiliza para separar superficies a nivel o a desnivel, con el fin de delimitar y demarcar visualmente, o confinar, un área determinada, o separar superficies con diferentes tipos de tráfico. Tradicionalmente, ha sido la faja de concreto, que forma el borde de un andén. Si se construye segmentado, cada tramo recibe el nombre de unidad.

Calzada: parte de la vía, dispuesta, específicamente, para la circulación de vehículos.

Ciclo-ruta: vía construida expresamente, o parte de una vía o andén para el tráfico de bicicletas, excluyente de vehículos y peatones. Posee características especiales en su superficie, señalización, entre otros. Que la diferencian, claramente, del resto del espacio público. Puede hacer parte del andén o de la vía, según el diseño.

Color: Cuando las construcciones se insertan en paisajes naturales conviene que sus exteriores se relacionen con el entorno; una forma de lograrlo es integrar los materiales constructivos que ofrece la propia tierra, pues éstos poseen un color que está en armonía con el hábitat. Para seguir

con la idea de pertenencia al lugar, si se utiliza pintura en los muros, es preferible usar colores cálidos – ocre, amarillos y terracotas.

Si lo que se promueve es una estancia dinámica y divertida será mejor que en áreas comunes dominen los colores cálidos que tienen la capacidad de estimular, energizar y favorecer las actividades físicas y cerebrales; cuando a lo que se invita es al descanso, elegir una gama de colores fríos ayudará a que el ambiente sea de relajación, tranquilidad y serenidad.

La mezcla de amarillos, ocre y naranjas crea ambientes alegres, cálidos y vitales, pues todos éstos son colores estimulantes.

Para que sea el propio color de la naturaleza circundante el que defina un ambiente, es necesario que en la arquitectura se usen colores que la imiten.

Para reforzar el carácter de unidad y de conjunto de la arquitectura algunas veces conviene usar colores similares en los pisos, pilares y muretes que conforman sus espacios abiertos.

Discapacitado motriz: persona con andar pesado, limitaciones temporales o permanentes para caminar, o que se desplaza en silla de ruedas.

Espacio público urbano: área de la ciudad, de propiedad pública y acceso libre.

Franja de amueblamiento: franja del andén, destinada, fundamentalmente, a la colocación de los elementos de mobiliario urbano y de vegetación.

Franja de circulación: franja del andén, destinada a la circulación peatonal, libre de obstáculos (postes y mobiliario urbano en general) con un trazado

longitudinal claro y definido, que conduzca, de manera directa y funcional, el flujo peatonal.

Franja de paqueo: espacio, destinado al estacionamiento de vehículos, adosado a la calzada y al lado de un andén.

Franja táctil: franja a lo largo de un andén, de 40cm de ancho, colocada en el centro de la franja de circulación, consistente en material de piso con superficie táctil y color contrastante con el del resto de la superficie del andén, para guiar a los invidentes y a los débiles visuales.

Jardinera: construcción (cerco) de muros bajos o a ras del piso, para colocar macetas con plantas o para siembra directa de las mismas.

Parque: terreno (zona verde) destinado a prados, jardines y bosques, para la recreación. Existen diferentes tipos de parques, que se pueden clasificar de acuerdo con los usos o dimensión.

Parque de escala metropolitana y urbana: área libre, que cubre una superficie superior a 10 ha, destinada al desarrollo de usos recreativos, activos o pasivos, y a la generación de valores paisajísticos y ambientales, cuya área de influencia, abarca todo el territorio de la ciudad. Algunos pueden tener un área inferior a 10 ha, pero son considerados urbanos por su localización, o por su valor histórico o simbólico para la ciudad.

Piso: estructura laminar, que se construye sobre el terreno (subrasante) y otras superficies, con el fin de aumentar su rigidez, para que, el conjunto, pueda soportar las cargas del tráfico peatonal, sin deformarse ni deteriorarse, más allá de lo esperado, al final de un periodo de diseño (vida

útil) previamente determinado. Está compuesto por una o varias capas, de diferentes materiales (naturales o artificiales), con diversos espesores, según su tipo, condiciones de soporte del terreno, magnitud del tráfico y período de diseño. Para esta investigación se usa la palabra “piso”, con connotación peatonal, para diferenciarla de la palabra “Pavimento”, con connotación vehicular.

Piso blando: es el que posee una superficie (rodadura), que por lo general está conformada por materiales naturales (piso de arenilla, piso de grava o gravilla, campo de grama) y que tiene algún grado de permeabilidad.

Piso estampado: piso o pavimento monolítico, de mortero o de concreto, a cuya superficie, una vez terminada como superficie plana, se le aplican moldes (sellos, placas o entramados), con altorrelieves, ejerciendo presión sobre el concreto todavía deformable, para transferirle dichos relieves. Con frecuencia el proceso está acompañado con la adición de pigmentos o modificaciones del concreto (endurecedor, antiadherente para los moldes, y otros) a la superficie del concreto.

Sostenibilidad: es la posibilidad de explotar los recursos, de forma tal, que no se afecte, en forma negativa, a las generaciones presentes y futuras.

Superficie táctil: superficie con relieves, según seis patrones definidos en forma y altura, que sirven a los invidentes, a modo de lenguaje, para guiarse al caminar a través del espacio público. Se pueden fabricar en diversos materiales (concreto, arcilla cocida, cerámicos, caucho y otros) para diversas aplicaciones. Los patrones están diseñados con un módulo de

40cm x 40cm, el cual puede ser una sola unidad como una loseta, o un conjunto de adoquines o tabletas que conformen dicho módulo. La generación de este tipo de superficie, corresponde a un acabado primario impreso, y no tiene ningún acabado secundario.

Zona verde: terreno urbano dotado de vegetación permanente y funcionalidad múltiple, ambiental, de ocio, pedagógico, entre otras. Por su titularidad, las zonas verdes pueden ser privadas o públicas. Las zonas verdes públicas son de uso colectivo y de libre acceso.

FUENTES AUDIOVISUALES

Plan Nacional de Desarrollo Urbano,(2003) Talleres de participación ciudadana, región Cartago. Cartago: ITCR, Federación de municipalidades de Cartago, IFAM; CONCURE.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Altezor, C. (1986). *Arquitectura urbana de Costa Rica; exploración histórica 1900-1950*. Cartago: Editorial Tecnológica.

Alumbrado Técnico Público S.A.. ATP: *Catálogo tarifario 2009*. (2009).España: pamplona.

Álvarez,Y. & Gómez, D. (2000). *San José de antaño: Distrito Catedral Central 1890-1940* (4ºed.). San José: Imprenta Nacional.

Auge, M. (1992). *Los no Lugares. Espacios del Anonimato*. España: Gedisa.

Brenes, E. (1995). *Peatonización: una opción para el rescate urbano*. Cartago: Editorial Tecnológica.

Capitanachi, M. (2004) *Bosque urbano: El bosque urbano de Xalapa*. Veracruz: Co-edición entre el Instituto de Ecología, A.C., Universidad Veracruzana, SIGOLFO, CONACYT

Departamento de Recreación y Parques. (1999). *Respuesta solicitud de información: La Sabana. DRP 400-99*. San José: MSc. Rafael A. Bustamante. Costa Rica. Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación.

Dieter Prinz. (1986). Planificación y configuración urbana. (3ª edición ampliada) México, DF: ediciones G.Gili S.A.

Ducci, M. (1989). *Introducción al Urbanismo: conceptos básicos*. México D.F.: Trillas.

Fernando de Haro & Omar Fuentes.(2005). *Ideas: spaces, espacios, espaces, räume*. México. DF: AM editores Mexicanos.

Gehl, L. (1971) *La vida entre los espacios públicos, el uso del espacio público. CR, San José*. Traducido por la escuela de arquitectura y urbanismo de la Universidad de Costa Rica.Lic Daniel Morgan.

Gelh, L. & Gemzoe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gil.

Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica. (2008). Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos & Instituto Costarricense del Cemento y del Concreto. Costa Rica. San José: Editorial Gozaka,

Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación. *Respuesta solicitud documentación: La Sabana. DAD 228-05-99*: Arq. Carlomagno Chacón A. (1999). San José: Costa Rica.

Luis Fernando Galeano. (1985). *Introducción al diseño urbano en áreas residenciales*. Departamento de Arquitectura y diseño del Greater London Council. España. Madrid: Graficinfo.

Manual de diseño y construcción de los componentes del espacio público [MEP]. (2003) Instituto de Productores de Cemento & Universidad Pontificia Bolivariana. Colombia, Medellín: ICPC, LAUR-UPB.

Ministerio de Cultura Juventud y Deporte. (1995). *Comunicado de prensa. La Sabana: Un Patrimonio de los costarricenses*. San José. Costa Rica.

Ministerio de Hacienda. Dirección General de Avalúos. (1998). *Avalúo Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí*: Arq. Marlen Aguilar Méndez. San José: Costa Rica.

Priz, Dieter (1986) *Planificación y configuración urbana* (3a edic). Barcelona : Gustavo Gil.

Vega, J.O. (2000). *Propuesta de reordenamiento vial y diseño de espacios requeridos para el mejoramiento de la ciudad de San José*. (Proyecto de Graduación para optar por el grado de Licenciado en Arquitectura). San José: Costa Rica: Universidad de las ciencias y el arte de Costa Rica, Colegio Sna Agustín, Escuela de Arquitectura.

Venegas, M. (2006). *Estación intermodal para el centro urbano del distrito de San Antonio de Belén, a partir del año 2007*. (Proyecto de Graduación para optar por el grado de Licenciado en Arquitectura). San José: Costa Rica: Instituto Tecnológico de costa Rica, Escuela de Arquitectura y Urbanismo.

PONENCIAS

Martínez Balderes Tomás, profesor curso AU 4308 Urbanismo y Ordenamiento Territoria II, Instituto Tecnológico de Costa Rica, San José, segundo semestre, 2004.

Martínez Balderes Tomás, profesor curso AU 5309 Urbanismo y Ordenamiento Territoria III, Instituto Tecnológico de Costa Rica, San José, primer semestre, 2005.

Martínez Balderes Tomás (2007). IV Taller Vertical. Instituto Tecnológico de Costa Rica, Cartago.

FUENTES ELECTRÓNICAS

<http://%3a%2f%2fen%2ewikipedia%2eorg%2fwiki%2fHyde%5fPark%2c%5fLondon>

<http://www.ambientico.una.ac.cr/JULIO4.pdf>

<http://arquitectura.com/blog/img/rampa.JPG&im>

<http://www.autotransportespavas.com/rutas.html>

<http://www.bicitekas.org/proyectobogota/ninos.jpg>

http://www.bosqueurbano.cl/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=10&Itemid=83

http://bracecooper.blogspot.com/2007_07_01_archive.html

http://www.cideu.org/.../Buenas_Practicas/curitiba.jpg

<http://www.conicit.go.cr/boletin/boletin20/planurba.shtml>

<http://www.diarioelnorte.com.ar/FOTOS/F000651511.jpg>

http://www.ecologia.edu.mx/publicaciones/BOSQUE_%20URBANO.htm#banner

http://en.wikipedia.org/wiki/Serpentine_%28lake%29

http://es.viajes.yahoo.com/p-guia_viaje-2218347-san_jose_historia-i

http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%81rea_metropolitana

<http://es.wikipedia.org/wiki/Parque>

http://i195.photobucket.com/albums/z118/kuquito/adw21esta1.jpg&imgrefurl=http://foro.univision.com/univision/board/message%3Fboard.id%3Dfutboldecostarica%26message.id%3D190080&usg=__cGZrcsGXB7jprTtjaLOYGHUc9dM=&h=736&w=944&sz=639&hl=es&start=12&sig2=JEU5ERATduCGVm1V5c9pQA&um=1&tbnid=Sy7SLtdgWXLeM:&tbnh=115&tbnw=148&prev=/images%3Fq%3Dparqueo%2Bbicicletas%26hl%3Des%26sa%3DN%26um%3D1&ei=bPchSsnGGpqItgfTovS_Bg

<http://www.icoder.go.cr/gestiondeinstalaciones/laSabana.html>

www.icoder.go.cr/icoder/gestion-de-instalaciones/la-sabana/

<http://www.icoder.go.cr/gestiondeinstalaciones/logrosObras.html>

<http://img238.imageshack.us/img238/8206/3tropicalxh4.jpg>

<http://images.google.co.cr/imgres?imgurl=>

<http://www.imn.ac.cr/educacion/climacr/index.html>

<http://maps.google.es/maps?ll=39.999846,-4.0004233&z=3&t=h&hl=es>

<http://mitarima.files.wordpress.com/2009/04/arboles.jpg>

<http://moleskinearquitectonico.blogspot.com/2007/04/christo-en-el-central-park-nueva-york.html>

<http://moleskinearquitectonico-central-park-nueva-york.html>

<http://www.mopt.go.cr/Rutas2/redvial/sanjosecentro.pdf>

http://www.musarco.go.cr/historia/patrimonio_arq.htm

http://www.nacion.com/ln_ee/2007/febrero/18/pais999874.html

http://www.nacion.com/ln_ee/2008/enero/29/aldea1403718.html

http://www.nacion.com/ln_ee/2008/enero/30/aldea1403764.html

http://www.nacion.com/ln_ee/2007/junio/16/pais1134652.html

http://www.nacion.com/ln_ee/2008/octubre/17/deportes1737289.html

http://www.nacion.com/ln_ee/2008/octubre/06/opinion1726911.html

http://newsletter.escazunews.com/index.php?pr=Bus_Escazu

<http://www.prugam.go.cr/noticias1.htm>

http://redescolar.ilce.edu.mx/redescolar/publicaciones/publi_prodigios/bosq_chapul/chapultepec.htm

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=398513>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=458214>

http://tdx.cesca.es/TESIS_UPC/AVAILABLE/TDX-0425107-095813//02JMot02de12.pdf

http://translate.google.com/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.royalparks.org.uk/parks/hyde_park/&sa=X&oi=translate&resnum=2&ct=results&prev=/search%3Fq%3Dhyde%252Bpark%26hl%3Des

<http://translate.google.com/translate?sourceid=navclient&hl=es&u=>

http://www.ts.ucr.ac.cr/~historia/auladigital/2003/Costa_Rica_Antigua.ppt

© 2009 Erika Angulo Campos
DOCUMENTO Y DISEÑO ORIGINAL PROPIEDAD INTELECTUAL DE
ERIKA ANGULO CAMPOS
PROHIBIDA TODA REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y EL USO DEL
CONTENIDO CON FINES DE LOCRO, SIN EL CONSENTIMIENTO POR ESCRITO
DE SU REPRESENTANTE.